COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

3-4 GEORGE V, 1912-13

VOL. CXI

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-QUATRIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU DIX-NEUVIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT

Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, 24 avril 1913.

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

MORT DE SIR RICHARD SCOTT.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Avec la permission de la Chambre, je désire parler du décès d'un membre du Parlement qui était tenu en haute estime, sir Richard Scott, et qui est disparu de la scène hier après-midi. Son trépas prive la vie publique d'un homme très distingué.

Sir Richard Scott est entré dans la carrière dès 1857, il y a plus d'un demi siècle, et depuis il n'a pas cessé, pour ainsi dire, d'y figurer et d'y déployer son zèle. Comme membre du Parlement, ministre de la couronne et leader du Sénat, il a joué un rôle très marquant dans la vie publique en ce pays, et je suis certain que tous ceux qui ont eu l'avantage de le connaître intimement ont admiré sa vigueur physique et mentale, qui, dans son cas, se sont maintenus jusqu'à un âge très avancé.

Dans toute sa carrière publique, il s'est distingué non seulement par ses talents et son énergie, mais un grand attachement à ses devoirs. Je sens que sa mort cause un vide dans la vie publique; et au nom des députés de la droite, et interprétant aussi dans cette circonstance les sentiments des membres de la gauche, j'offre à sa famille et à ses parents nos plus vives sympathies pour la perte que leur cause cette disparition.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je suis personnellement très reconnaissant envers mon honorable ami de ses bonnes paroles à l'égard d'un homme qui a été mon compagnon pendant tant d'années, je dirai même depuis le jour ou je suis entré au Parlement. La population canadienne connaissait jusqu'à un certain point, mais non pas complètement, le caractère de celui qui vient de disparaître.

Il était surtout modeste et réservé; il n'a jamais beaucoup pris contact avec le public, mais ceux qui le conniassaient intimement, comme moi et les membres de l'autre chambre de la législature, qui étaient aux faits de ses travaux parlementaires, diront qu'il n'était pas seulement doux et aimable dans la vie privée, mais qu'il était doué de brillantes qualités et de grands talents. A vrai dire, sa génération a fourni peu d'hommes qui lui ont été supérieurs dans la vie publique comme législateur et administrateur. Il a laissé dans le recueil de nos lois plusieurs preuves de son talent de législateur, preuves qui transmettront son nom à la postérité. Mais, c'est surtout comme simple citoyen que sir Richard Scott se distinguait. Comme on l'a dit récemment, il possédait un esprit sain dans un corps sain. La nature ne l'avait pas doué d'une constitution très robuste, mais grâce à sa frugalité et à ses habitudes de tempérance, il a réussi à conserver sa santé, sa force et sa vigueur, jusqu'à un âge très avancé. Il était des plus bienveillants et des plus charitables, et à cet égard, il a certainement donné l'exemple à tous ceux d'entre nous qui sont venus en contact avec lui. Les sympathies du public sont certainement acquises à sa famille, et les paroles que vient de prononcer le premier ministre, qui ne partageait pas ses opinions poltiques, seront pour elle une grande consolation dans le deuil où elle est plongée.

RETRAIT D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD D'ONTARIO.

M. LANCASTER propose que le bill (n° 98) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du nord d'Ontario et portant ratification et confirmation de l'achat d'une partie des biens de la compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, soit retiré, et que les honoraires soient remis, moins les frais d'impression et de traduction, en conformité des conclusions du onzième rapport du comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, c'est un bill qui a créé beaucoup de bisbille et qui avait trait à d'anciennes réclamations de la part d'autres compagnies. Avant l'adoption de cette motion, nous aimerions obtenir du président du comité des chemins de fer des explications au sujet de cette décision.

M. LANCASTER: Le bill dont l'honorable député veut probablement parler est

un bill de la compagnie du chemin de fer Central du Canada, à l'effet de rétablir et de maintenir des concessions de terre. Le comité des chemins de fer a discuté ce bill à fond et il en a rejeté le préambule. Le bill avait aussi trait au chemin de fer de Carillon à Grenville et nous demandait de ratifier et confirmer la vente.

Les deux compagnies prétendaient qu'elles avaient acheté le chemin de fer de Carillon à Grenville, et les tribunaux sont appelés à dire quelle est la compagnie qui a obtenu les signatures des véritables intéressés. Le comité n'a pas consacré beaucoup de temps à l'étude du bill, car, dès que la situation a été signalée à la compagnie Nord-Canadian d'Ontario au bill de laquelle la présente motion se rapporte, elle a compris qu'elle ne pouvait pas faire ratifier une vente lorsque les tribunaux de Québec sont appelés à dire quelle compagnie a vraiment acheté la propriété. Elle a très prudemment, à mon avis, demandé la permission de retirer son bill, se rendant compte que le comité ne pouvait pas l'adopter, et le bill a été retiré.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES ELECTIONS FÉDERALES.

M. HUGH CLARK (Bruce-nord) demande à déposer un bill (n° 181) tendant à modifier la loi des élections fédérales.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-le.

M. CLARK: L'article 275 de la loi des élections fédérales décrète que celui qui vote illégalement peut être condamné à une amende de $100 recouvrable par quiconque juge à propos de réclamer cette somme dans une cour de justice. Je me propose de faire abroger cet article et de le faire adopter de nouveau en ajoutant que, faute de paiement, le coupable pourra être emprisonné pendant une durée de deux à six mois.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

CONTRAT SIGNE AVEC "LA PATRIE" AU SUJET D'IMPRESSIONS.

M. CARVELL demande:

1. Le département des Postes a-t-il un contrat d'impression avec la "Patrie" de Montréal?
2. S'il en est ainsi, à combien s'élève le chiffre de l'entreprise par année?
3. Depuis le 1er novembre 1912, quelle somme a été payée à la "Patrie" par le département des Postes?

M. LANCASTER.

M. CODERRE:

1. En réalité, les départements ministériels ne signent pas de contrats pour des impressions; aux termes de la loi, le département des impressions et de la papeterie exécute toutes les impressions.
2. Répondu sous le n° 1.
3. La "Patrie" a obtenu une part des impressions des mandats du département des Postes, l'entreprise devant prendre fin au gré de l'imprimeur du Roi. Avant le changement de ministère, les mandats étaient imprimés depuis plusieurs années par la compagnie d'imprimerie Perrault, de Montréal, aux mêmes conditions et exactement au même prix. Vu que les frais d'impressions ont beaucoup augmentés ces années dernières, le prix que le département paye doit être considéré comme très raisonnable. Depuis le mois de novembre 1912 jusqu'à ce jour, la "Patrie" a reçu du département des Postes la somme de $5,129.75, mais une partie de cette somme est pour d'autres impressions que les mandats.

MONNAIES CANADIENNES.

M. BELAND demande:

Quelle est la statistique officielle des monnaies canadiennes d'or, d'argent et de cuivre, fabriquées annuellement à Ottawa, depuis l'ouvertude de l'hôtel des Monnaies?

M. WHITE: Monnaies canadiennes d'or, d'argent, ou de cuivre frappées à l'hôtel des Monnaies d'Ottawa du 2 janvier 1908 au 31 mars 1913:

Exercice financier.	Or.	Argent.	Bronze.
1898	.....	$ 313,338 35	$23,290 95
1909	.....	673,043 65	39,441 68
1910	.....	1,979,571 10	51,619 25
1911	.....	985,678 50	46,599 47
1912	1,477,710	1,383,832 95	51,095 99
1913 (au 31 mars)	323,026	375,480 00	10,754 36
	$1,800,730	$5,710,944 55	$222,801 70

Vieille monnaie d'argent et de bronze refondue pendant la même période, la somme de cette nouvelle frappe étant inclue dans les chiffres donnés plus haut.

Exercice financier.	Argent.	Bronze.
1908	$ 22,397 60	.....
1909	207,202 90	.....
1910	294,394 60	.....
1911	45,486 95	$175 04
1912	83,503 80	26 40
1913 (au 31 mars)	59,417 30	.....
	$712,403 15	$201 44

Dr DUVERNET.

M. LAW demande:

1. Le Dr DuVernet, de Digby, (N.-E.), a-t-il été nommé à quelque emploi par le Gouvernement actuel?
2. S'il en est ainsi, quel est le poste et quelles sont ses fonctions?
3. Quel salaire reçoit-il?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. Officier de quarantaine du port pour remplir les fonctions de cette charge, savoir: faire l'inspection des vaisseaux qui arrivent et s'assurer par lui-même, conformément aux règlements de la quarantaine, s'il y a ou n'y a pas à bord de ces navires des malades atteints de maladies contagieuses ou infectieuses ou autres maladies exigeant la quarantaine, et d'agir, en qualité d'officier de quarantaine, suivant ce qu'il constatera.

3. $600 par année.

PRIMES DE PECHE.

M. SINCLAIR demande:

1. Pour l'année 1913, quel est le taux par tonne payable sur le fonds des primes de pêche aux propriétaires des bateaux de pêcheurs faisant la pêche en eau profonde?

2 Pour cette même année, quelle est la somme payable à chaque pêcheur formant partie de l'équipage de ces vaisseaux?

3. Quelle est la somme payable, sur le fonds susdit, au propriétaire de chaque vaisseau?

4. Quelle a été la somme de prime payable à chaque pêcheur employé sur ces vaisseaux au cours de chacune des années 1908, 1909, 1910, 1911 et 1912?

M. HAZEN:

1. Aucune prime à la tonne n'a été payée pour l'année 1913, vu que les réclamations pour la saison de pêche de 1913 ne seront pas reçues avant la fin de l'année. Le taux par tonne pour l'année 1912 était de $1 la tonne jusqu'à 80 tonnes.

2. $6.90.

3. $1.

4. 1908, $3.90; 1909, $4.25; 1910, $4.30; 1911, $4.10; 1912, $3.95.

BRISE-LAMES DE VICTORIA (C.-A.).

M. SINCLAIR demande:

1. Un contrat a-t-il été passé entre le gouvernement et sir John Jackson et Compagnie, pour la construction d'un brise-lames à Victoria (C.-B.)?

2. S'il en est ainsi, quels sont la date et le chiffre du contrat, et à quelle date les travaux doivent-ils être terminés?

3. Le plan a-t-il été changé après que le contrat eut été signé? Dans l'affirmative, pour quelle raison, et à l'instance de qui?

4. Quel sera le prix du nouveau contrat, s'il y a?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. (a) Signé le 20 décembre 1912; (b) le prix s'élèvera à $1,797,801.88; (c) 36 mois depuis le 20 décembre 1912.

3. Non.

4. Non.

BARRAGE DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Les plans pour le barrage projeté de la rivière Saint-Charles à Québec, sont-ils faits? Dans l'affirmative, où peut-on les examiner?

2. Le ministre des Travaux publics les remettra-t-il au greffier de la Chambre pour que les députés y aient accès?

M. ROGERS: (a) Oui; (b) pendant les heures de travail dans la Chambre des dessinateurs de l'ingénieur en chef des Travaux publics, édifice de l'Ouest.

M. LEMIEUX: Avec la permission de la Chambre je demanderai à mon honorable ami s'il aurait quelque objection à déposer une copie de ces plans entre les mains du greffier de la Chambre, ainsi que la chose a été convenue l'autre jour au sujet des plans du port de Québec, afin que les deux puissent être examinés ensemble.

M. ROGERS: Je m'informerai, et si la chose est possible, je serai heureux d'accéder à cette demande.

ACHATS DE PENDULES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Quel est le coût des cinquante-quatre pendules commandées par le département des Travaux publics depuis le 1er novembre 1911?

2. Quels sont les noms des maisons auxquelles des soumissions ont été demandées?

M. ROGERS:

1. $49,424.

2. MM. John Smith et fils, Derby (Angleterre), et W. F. Evans et fils, Handsworth (Angleterre).

RICHARD CONROY.

M. SINCLAIR demande:

1. Quelle somme a été payée au commissaire Duchemin pour défrayer les dépenses de l'enquête tenue dans l'affaire de Richard Conroy, maître de poste à Country-Harbor, (N.-E.)?

2. Quels sont les détails respectifs, y compris la taxe des témoins, les frais de voyage et de pension?

M. PELLETIER:

1 L'enquête à Country-Harbour (N.-E.), a eu lieu en même temps que celle tenue à St-Francis'-Harbour, et le compte du commissaire pour les deux enquêtes est de $63.10

2. Les détails du compte pour les deux enquêtes sont: rémunération et frais de pension, $54; frais de transport, de Mulgrave à Guysborough, $1; témoins, $3; sténographe, $3.75; papeterie et timbres, 35 cents, total, $63.10.

COMMISSAIRE DUCHEMIN.

M. SINCLAIR demande:

Quelle somme a été payée au commissaire Duchemin relativement à l'enquête dans l'affaire de Parker Sangster, directeur de la poste à New-Harbour (N.-E.), et quelles sont les détails qui en constituent le détail?

M. PELLETIER: L'enquête à New-Harbour (N.-E.), a été tenue en même temps que celle de New-Harbour-ouest, et le compte $46.10 présenté par le commissaire couvre les dépenses des deux enquêtes. Les détails sont comme suit: rémunération et frais de pension, $36; louage de voiture, $4; témoins, $2; sténographe, $3.45; papeterie et timbres, 35 cents; total, $46.10.

M. MAURICE ARCAND.

*M BUREAU demande:

1. Maurice Arcand a-t-il été employé par le département des Travaux publics dans la construction du quai destiné à recevoir le charbon à Trois-Rivières (P.Q.)?
2. S'il en est ainsi, quelle est ou a été la nature de son emploi, et quel est ou a été son salaire?
3. Le département se propose-t-il de ne plus retenir à son emploi M. Maurice Arcand? Dans l'affirmative, en a-t-il été averti?
4. Si son emploi doit lui être retiré, sera-t-il remplacé par un nommé Edmond Michelin, de Trois-Rivières?
5. En cette éventualité, quel est l'âge de Michelin, et quelle a été son occupation précédemment?

M. ROGERS: Il m'est impossible de fournir ce renseignement dans le moment. Nous avons télégraphié à notre ingénieur, mais il ne nous a pas encore répondu.

M. BUREAU: Je demande que cette question soit réservée jusqu'à ce que la réponse ait été reçue.

(La question est réservée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Etat démontrant les noms des officiers et manœuvres employés sur la drague "Northumberland" à Pictou, au cours des mois de janvier, février et mars 1913, et le salaire payé à chacun d'eux, et quelles sommes ont été payées pendant la même période pour réparations et approvisionnement, respectivement, en ce qui concerne cette drague, et à qui ces sommes ont été payées respectivement.—M. Macdonald.

Etat démontrant les noms et prénoms des courriers d'entreprise dans le comté de Vaudreuil et Soulanges; entre quels endroits le service est fait; quelle distance entre chacun de ces endroits; quel est le prix du contrat de chacun; et quel prix le Gouvernement payait pour le transport du courrier en ces différents endroits avant septembre 1911.—M. Boyer.

M. PELLETIER.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. BELAND: Monsieur l'Orateur, je désire appeler votre attention sur le fait que les explications qui ont été données hier soir par des honorables membres de cette Chambre qui étaient présents lorsque le vote a été pris au sujet de leur abstention de voter n'apparaissent pas dans le hansard. Je désirerais savoir si les sténographes ont reçu des ordres de ne pas enregistrer ces explications. Je vois que le 15 mars dernier, à l'occasion de trois votes différents, des honorables députés ont expliqué qu'ils ne votaient pas parce qu'ils avaient pairé, et leurs explications ont été enregistrées. C'est la seule manière possible pour les députés qui conviennent par courtoisie pour un confrère de ne pas voter en son absence, de montrer qu'ils étaient présents lorsque le vote a été pris, et je ne vois pas pourquoi les explications données d'hier ont été omises dans le compte rendu de la séance.

M. l'ORATEUR: Il n'existe aucun règlement à ce sujet, mais je crois que la coutume a été que lorsque des explications de ce genre sont données dans la Chambre les sténographes en prennent note. Autant que je sache, aucun ordre contraire depuis que je suis Orateur n'a été donné aux sténographes. La coutume a été d'inscrire dans le hansard les explications de ceux qui ont pairé.

M. BORDEN: L'honorable député (M. Béland) a raison. La coutume a toujours été d'insérer dans le hansard les explications données par les honorables députés qui ont pairé et je ne sais pas pourquoi elles ont été omises hier. Je ne savais pas qu'elles avaient été omises avant que l'honorable député l'ait appris à la Chambre.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. JACQUES BUREAU (Trois-Rivières): Je demande l'indulgence de la Chambre pour expliquer un fait personnel. Je lis dans le compte rendu de la séance d'hier publié dans la "Gazette" de Montréal de ce matin une assertion contre laquelle je désire protester de toutes mes forces et contredire absolument. Au sujet du vote sur le règlement de clôture, la "Gazette" de Montréal dit:

Tous les députés de Québec présents ont voté avec le Gouvernement.

En ma qualité de député de la province de Québec, présent dans la Chambre, je désire nier de la façon la plus formelle que j'ai voté avec le Gouvernement sur cette question.

Quelques DEPUTES: Très bien!

QUESTION DE PROCEDURE.

M. l'ORATEUR: A propos du récent débat sur la motion tendant à modifier les règles de la Chambre, je désire faire observer, pour que plus tard on ne cite pas la chose comme précédent, que M. Kay, après avoir le 16 avril proposé l'ajournement du débat, a, dans le même discours, proposé l'ajournement de la séance, ce qui ne saurait être régulier ni permis; mais cela a passé inaperçu dans le moment. Je fais cette mention pour qu'il n'y ait pas de malentendu à l'avenir.

Sir WILFRID LAURIER : Me sera-t-il permis de dire que le député qui a proposé l'ajournement du débat avait, à mon humble avis, le droit de proposer ensuite l'ajournement de la séance. De ce qu'il avait parlé sur une motion, il ne s'ensuit pas, que je sache, qu'il ne pouvait en proposer une autre.

M. l'ORATEUR : Un député ne saurait faire deux motions dans un même discours, et, pour avoir proposé l'ajournement du débat, il serait considéré comme ayant prononcé un discours, même au cas où il n'aurait pas mis a profit son droit de le faire. Si, après avoir proposé l'ajournement du débat, il avait omis de parler sur la question, il serait tout de même tenu pour l'avoir fait.

Sir WILFRID LAURIER : Sans doute, mais il aurait encore le droit de parler.

M. l'ORATEUR : Le droit de prendre la parole lui a été accordé, mais, après avoir parlé il ne lui était plus permis de proposer quelque autre motion dans le même discours.

LE PARC MAJOR.

Sir WILFRID LAURIER : J'aurais à m'informer auprès du ministre des Travaux publics d'une affaire qui présente un intérêt spécial pour les citoyens d'Ottawa. Je ne suis pas entré dans le parc Major depuis quelques années, mais on me dit qu'il est insuffisamment éclairé. Est-ce l'intention du ministre de faire placer dans le parc un plus grand nombre de lumières?

L'hon. M ROGERS (ministre des Travaux publics): La chose a été mentionnée au ministère l'autre jour, et il doit être fait un rapport. Je me ferai un devoir d'informer mon très honorable ami de la décision prise à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre peut-il me dire si, oui ou non, le parc Major est présentement réservé aux seuls piétons, ou si les voitures y peuvent passer?

M. ROGERS : Je ne puis répondre à cette question dans le moment; je me renseignerai.

CONCESSION DE TERRE A PRINCE-ALBERT.

M. OLIVER : Je désire renouveler au ministre des Travaux publics ma demande d'un renseignement qui me permette de reconnaître les dossiers où il a pris certaines informations dont il s'est servi jeudi dernier en discutant la concession de terre de Prince-Albert Je pourrai alors demander à la Chambre un ordre de faire déposer ces pièces sur le bureau.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Le dossier numéro 726a.

M. OLIVER: C'est le seul?

M. ROGERS: Oui, le seul.

INTERPELLATION SUR LA CESSION DE LA RESERVE INDIENNE DE KITSILANO.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton) demande à proposer l'ajournement de la séance dans le but de discuter une affaire d'intérêt public urgente, c'est à savoir l'achat par le gouvernement de la Colombie-Anglaise de la réserve indienne de Kitsilano le mardi 8 avril, et le départ, le jeudi 10, des Indiens de cette réserve hors la connaissance ou le consentement du Gouvernement fédéral, comme le montre la réponse donnée lundi dernier à une demande de renseignements sur ce point.

(Assentiment.)

—Afin que la Chambre puisse se rendre parfaitement compte de la situation, je vais lire la question et la réponse qui apparaissent au compte rendu de la séance du lundi 21 avril:

M. OLIVER demande:

1. Le Gouvernement prend-il des mesures pour sauvegarder les droits des sauvages sur les terres de leurs réserves dans la Colombie-Anglaise lors de la vente de ces terres?
2. Le Gouvernement sait-il que l'on dit que des démarches sont faites pour acquérir des sauvages de la réserve de Kitsilano, Vancouver (C.-A.), leurs droits sur les terres de la Colombie-Anglaise, ou de la part d'autres personnes ou intéressés?
3. Y a-t-il entente préalable entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Anglaise quant à la proposition d'achat de ces terres soit par le gouvernement provincial, soit pour le compte de ce Gouvernement?

M. CROTHERS:

1. Oui.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.

Vu l'importance de la question et des articles qui ont paru dans la presse touchant l'achat de cette réserve, il était à désirer que les faits fussent signalés à l'attention de la Chambre, du pays et du Gouvernement. Sans vouloir critiquer per-

sonne, je dirai qu'il y a, semble-t-il, un écart considérable entre la réponse fournie à ma question et ce que les journaux rapportent, écart qui certainement mérite d'être pris en considération et qui demande des explications. Dans le numéro du mercredi 9 avril du "Daily Colonist" de Victoria, (C.-A.), je trouve une dépêche en date de Vancouver le 8 avril, dépêche dont la teneur veut que M. l'avocat général Bowser ait dit à Astley's Hall que le Gouvernement de la province avait payé aux Indiens, pour l'achat des 80 acres de la réserve de Kitsilano, plus d'un quart de million, divisé en vingt versements de $11,000 chacun; que la vente avait été effectuée par les soins de la banque de Commerce et que les Indiens allaient être obligés d'évacuer cette réserve. Un article a paru dans le numéro du 9 avril du "Daily News Advertiser" de Vancouver, qui dit:

C'est là pour la province une bonne acquisition qui lui donne, à un prix modéré, un titre parfait à une terre de quatre-vingts acres. Ce n'est pas non plus une mauvaise affaire pour les Indiens, dont le titre était sujet à un droit de réversion et qui n'auraient pu vendre à des particuliers au prix des propriétés libres.

L'article ajoute:

Cette réserve est située au cœur la ville de Vancouver.

Dans le "News Advertiser" du 10 avril, il est annoncé que:

Les Indiens ont quitté Kitsilano hier. Vingt familles, formant ensemble soixante ou soixante-dix individus, sont parties pour Squamish, pour North-Vancouver et pour Mission.

Il semblerait donc que l'opération n'est pas en train de s'effectuer, mais qu'elle est d'ores et déjà bâclée. L'argent a été versé, un quart de million à peu près; les Indiens ont quitté la réserve selon le marché fait avec eux, et, cependant, à en juger par cette réponse, le Gouvernement fédéral ne sait—ou ne savait lundi dernier—absolument rien de cette opération. Je ne veux pas retarder la Chambre par une discussion de cette affaire, mais il est à désirer, je crois, que la situation soit nettement comprise, c'est-à-dire que la Chambre soit instruite de la responsabilité qui incombe au Gouvernement fédéral à l'égard du domaine des réserves indiennes. Les Indiens sont les pupilles du Gouvernement fédéral. C'est une des charges du Gouvernement fédéral, charge qu'il a reçue directement des mains du gouvernement impérial, de veiller aux intérêts des Indiens et de protéger leurs droits, tant personnels que matériels. Or, il n'est pas de droit où les Indiens ne demandent d'être plus entièrement protégés que dans celui de la propriété du sol mis à part pour leur usage et leur bénéfice. Je n'ai pas besoin de m'appesantir sur le caractère sacré de l'obligation faite au Gouvernement fédéral de protéger les droits des

M. CROTHERS.

Indiens. L'Indien ne peut aliéner sa terre; il ne peut non plus aliéner l'intérêt qu'il y a; cette aliénation ne peut avoir lieu, par la loi, que du consentement de la direction des Affaires indiennes ou du Gouvernement fédéral. Ma question tient la chose pour accordée, et la réponse en est une admission. La réserve dont il s'agit ici n'est pas considérable. Dans le fait, à la Colombie-Anglaise, les réserves indiennes, généralement parlant, ont peu d'étendue. Celle dont il est question a une contenance de 80 acres à peu près, et je me suis laissé dire qu'elle est comprise dans les limites de la ville de Vancouver. Elle est située sur la rive sud du creek False, à l'intérieur de la ville et, comme propriété urbaine, elle a de la valeur. Elle a, si mes renseignements sont fondés, cette autre valeur de présenter des chances d'être choisie pour terminus d'une voie ferrée. Il n'est pas douteux que cette terre n'ait du prix, une valeur qu'elle emprunte aux circonstances. Cette réserve est, ou plutôt était, occupée par environ vingt familles de sauvages. Selon notre interprétation de la loi des Indiens, c'est-à-dire l'interprétation qui a toujours prévalu depuis les premiers temps de la Confédération, cette propriété des réserves indiennes, quelle qu'en soit la valeur, est celle des Indiens qui peuvent établir leurs droits. Ainsi, qu'il y ait eu vingt ou dix ou cent Indiens sur cette réserve, que cette réserve ait valu un quart de million ou un million, c'était leur argent. Eût-elle valu cinq millions, que ç'aurait encore été leur argent. Il paraît cependant que ce domaine a été acheté des Indiens individuellement par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, moyennant $11,250 par famille, et le consentement des Indiens à s'en aller. Cette opération, toutefois, au dire des journaux, se préparait depuis quelque temps. Elle n'a été connue que le 8 ou le 10 avril. Toujours selon les journaux, des négociations furent entamées relativement à la cession de cette réserve dans le cours du mois de mars et, dans les premiers jours du mois d'avril, une entrevue avait lieu entre les Indiens et un juge de paix de la province, dans le but d'étudier la question de l'abandon de ces réserves. Peut-être ferais-je mieux de lire un extrait du "Sun" de Vancouver du jeudi 3 avril:

Quelqu'un de la tribut de Kitsilano assure qu'une conférence eu lieu mardi. . .

C'est-à-dire le 1er avril.

. . . dans la salle d'audience de M. le juge de paix, H. O. Alexander, entre les membres mâles de la tribu Kitsilano et M. l'avocat général Bowser,. Au dire de l'Indien qui a donné au "Sun" ce renseignement, M. Alexander assistait à l'entrevue.

Les Indiens déclarent qu'une réunion a eu lieu, au cours de laquelle M. l'avocat général Bowser a fait pour la réserve l'offre mentionnée de $11,250 par homme. Cette offre a été refusée avec indignation, les indiens affirment

qu'un agent de la compagnie du chemin de fer Chicago, Milwaukee et Puget-Sound leur offrait $50,000 par homme. Les 87 acres de la réserve valent au moins sept millions.

Le journal, dans son compte rendu de l'affaire, ajoute:

Interruption soudaine.

Un des indiens répondit à cette offre, disant: "Monsieur Bowser et le magistrat Alexander, écoutez-moi: si vous étiez propriétaires d'un domaine et qu'un individu vînt vous dire qu'il vous en donnerait $11,250 et qu'un autre vînt vous dire qu'il vous en donnerait $50,000, quelle offre accepteriez-vous? Il est préférable que nous temporisions un peu, pendant que les commissaires des terres des Indiens sont ici".

A ce moment, l'Indien fut soudainement interrompu par M. Bowser qui, dit-on, s'écria abruptement: "Quand les commissaires seront partis, vous n'obtiendrez absolument rien pour votre terre, pas un centin. Tout ce que vous obtiendrez, ce sera un lopin de terre quelque part, dans la vallée Squamish, en retour de la réserve de Kitsilano. Que préférez-vous, $11,250 ou rien? Voici votre chèque. Si vous le voulez, vous pouvez le prendre et retirer votre argent pour la terre ou bien vous pouvez le laisser".

Il conviendrait de se demander ici si le procureur général Bowser, membre du gouvernement de la Colombie-Anglaise, qui, sans doute, était présent à cette assemblée et qui sans doute fit cette offre, était l'agent autorisé du département des Affaires des Indiens pour le Dominion ou s'il agissait de sa propre initiative ou avec l'autorisation du gouvernement de la Colombie-Anglaise.

Il semblerait que M. Bowser ou le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne fussent pas les seuls qui voulaient acheter cette réserve. Le "Vancouver Sun" du lendemain, 4 avril, publie une interview avec un certain Charles A. Calkins, qui dit:

Il y a plusieurs mois, je fis une offre au Gouvernement fédéral pour cette réserve. Je reçus du département des Indiens des communications, dépêches et lettres accusant réception de mon offre et disant qu'elle serait mise à l'étude, après que la commission royale, chargée de faire enquête sur les réclamations des Indiens, aurait remis son rapport. Les hommes de loi, mes agents à Ottawa, m'informent qu'outre les accusés de réception officiels que j'ai reçus du département, les fonctionnaires sont d'avis qu'il ne sera pas pris de décision pour la vente de la réserve avant que la commission royale ait vérifié le titre et, de plus, que le plus haut offrant obtiendra la réserve, quand le titre aura été bien établi.

Il est donc évident qu'il y a eu pour cette réserve des offres autres que celle du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Ce monsieur Calkins avait présenté son offre au gouvernement fédéral, et d'après les affirmations des journaux, que je me dispense de citer, il y a lieu de croire que cette offre était d'un chiffre bien plus élevé que les paiements faits par le procureur général Bowser. Je me persuade difficilement que ces transactions aient eu lieu à l'insu du Gouvernement fédéral, et s'il en est ainsi, je prends la liberté d'affirmer que le gouvernement d'Ottawa a fait preuve de négligence à cet égard. Quant à savoir si les Indiens ont reçu pleine valeur pour leurs droits, je cite le "World", de Vancouver, du 9 avril:

Que le gouvernement provincial paie aux Indiens $300,000 pour leurs terres, alors qu'un autre agent d'immeubles a offert un million et demi, sans qu'il pût prétendre au prestige dont jouit le Gouvernement pour faire accepter ses conditions, voilà qui est indéfendable et immoral.

Le journal ajoute:

Et cependant si un simple citoyen eût fait ce coup dont le Gouvernement revendique l'honneur, il eût couru les risques d'un emprisonnement au pénitencier pour une certaine période de temps. Les Indiens sont les pupilles des deux gouvernements, fédéral et provincial; or, que le gouvernement provincial revendique l'honneur d'avoir passé un marché dont les principaux facteurs sont la confiance de l'Indien, son ignorance de la situation et le prestige dont, à ses yeux, est revêtu le Gouvernement, voilà qui est vraiment scandaleux. Le Gouvernement n'a pas payé, à un ou deux millions près, le prix courant pour les terres de ses pupilles, et voilà qu'il revendique aujourd'hui l'honneur d'avoir fait, en matière d'immeubles, une transaction au grand bénéfice de la province.

Je n'entends pas assumer ici le rôle de critique du gouvernement provincial en cette matière; c'est au Gouvernement fédéral qu'incombe la responsabilité, et c'est de lui qu'on attend protection pour les Indiens qui sont, à un titre tout spécial, ses pupilles et ceux du pays. C'est là une question d'importance, envisagée au point de vue de l'obligation où nous sommes de maintenir intacte la bonne foi du Canada ou celles de la Grande-Bretagne, si l'on veut; elle est importante, dis-je, à cause de l'existence de plusieurs réserves situées en Colombie-Anglaise dans des conditions absolument identiques à celles de la réserve de Kitsilano.

Il y en a certainement une, et si je ne me trompe, il existe deux ou trois petites réserves à Vancouver-nord, sur la rive nord du bras de Burrard, qui ont une valeur immobilière soutenant facilement le comparaison avec cette réserve de Kitsilano. Il existe plusieurs autres réserves disséminées à travers la province de la Colombie-Anglaise et le Dominion, et si l'on tient à ne plus respecter le principe directeur appliqué par l'empire britannique et par le Canada, depuis que ces gouvernements ont commencé à traiter avec les Indiens de ce pays, et, si le Gouvernement au pouvoir veut mettre ce principe au rancart, il est juste et convenable que le pays le sache et qu'il connaisse les auteurs de cette violation de la loi jurée, qui font ainsi litière des responsabilités du pays envers ses pupilles.

On pourrait croire, comme semble l'indiquer cette transaction, que si les Indiens ont reçu le juste prix de leurs terres, c'est là tout ce dont il faut avoir souci; c'est-à-dire que, si les Indiens ont reçu de la Colombie-Anglaise la pleine valeur de leur propriété, le Gouvernement fédéral n'a plus d'autres responsabilités à cet égard. Mais il en va tout autrement. Le Gouvernement fédéral est chargé non seulement de la protection des droits des Indiens à titre de propriétaires, mais encore de la surveillance de leurs droits personnels et de veiller, autant que faire se peut, à leur bien-être individuel. Lorsque l'Etat acquit les droits des Indiens et qu'ils reçurent de l'argent en retour de ces droits, ils n'avaient ni tutelle ni guide dans le contrôle ou la gestion de ces deniers; et si le Gouvernement fédéral se chargea alors de la surveillance qu'il exerce sur eux, c'est que ces Indiens, par tempérament, ne sont pas aptes à prendre soin de leurs propres intérêts. Ainsi, quand bien même le gouvernement de la Colombie-Anglaise aurait payé la pleine valeur de ces terres, le Gouvernement fédéral n'a pas fait tout son devoir, en permettant aux Indiens d'accepter cet argent, tout en ne prenant pas les mesures voulues en vue de la gestion de ces deniers pour l'avenir.

Les anciens parlementaires ici se rappellent sans doute que la vente de la réserve indienne des Songhees, située dans les limites de la ville de Victoria, offrit un inconvénient analogue à la vente en discussion. Il importait fort que cette réserve fût éliminée de la ville et il intervint entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise, le département fédéral des Affaires indiennes et les Indiens un arrangement en vertu duquel l'on paya en espèces $10,000 à chaque famille indienne et on leur assura, à titre d'occupation, une réserve d'étendue à peu près égale qui fut dévolue au Gouvernement fédéral en franc-alleu, au bénéfice de cette tribu d'Indiens. Dans cette circonstance comme dans le cas actuel, les Indiens reçurent la propriété de l'argent qu'on leur versa, pour en disposer à leur gré; mais on ne leur donna pas le titre de propriété de leur nouvelle réserve qui représentait pour eux une forte partie du prix d'achat de l'ancienne réserve, de sorte que cette tribu de Songhees eut à perpétuité la garantie de terres en propre, sous la surveillance et la gestion du département des Indiens. Ils eurent la propriété absolue de l'argent, jusqu'à concurrence de $10,000 par famille qui leur fut payé pour l'abandon de leurs droits. Le parti libéral était alors au pouvoir et j'étais surintendant général des Affaires indiennes. Je dois assumer ma part de responsabilité pour cette opération; seulement, si la Chambre me le permet, je désire citer ici un document prouvant, à mon avis, que s'il y avait de puissantes raisons militant en faveur de l'arrangement ainsi effectué, il est également évident qu'il présentait de graves inconvénients, qui se trouvent aggravés dans cette vente de la réserve de Kitsilano. Je cite le "Sun" de Vancouver du 4 avril:

> Lors du rachat de la réserve des Songhees à Victoria, chaque famille reçut $10,000, à peu près la somme offerte aux Indiens de Kitsilano. Les résultats découlant de leur entrée en possession d'une si forte somme furent déplorables. Dans le court espace de deux années écoulées depuis la vente, nombre d'entre eux ont dépensé jusqu'au dernier sou l'argent qu'ils ont ainsi reçu; nombre d'entre eux sont morts des suites de l'abus des boissons alcooliques qu'ils ont facilement pu se procurer, en dépit de la loi de prohibition, tant que leur argent a duré, et on rapporte même qu'un malheureux en complet état d'ivresse fut rôti tout vivant.

Voilà à quoi a abouti cette affaire de la réserve des Songhees qui ne reçurent que la moitié du prix d'achat en espèces et l'autre moitié en terres. Dans le cas actuel, le Gouvernement fédéral n'a tenté aucun effort en vue de protéger les Indiens qui ont fait cette vente. Non seulement cela, mais apparemment il n'y a eu aucun effort tenté pour les protéger; la Gouvernement prétend que tout s'est fait à son insu. Quant au prix d'achat de cette réserve, il est impossible de savoir la valeur précise. On dit, toutefois, que le prix payé est inférieur à un quart de million de dollars. D'après nos auteurs, il y avait à ce moment au département des Affaires indiennes d'Ottawa, une offre d'un chiffre bien plus élevé qui, au dire de ces journaux, atteindrait le million et demi. La valeur estimative de la propriété est portée à sept millions et demi de dollars. Peu importe que ces terres valent un quart de million, un ou deux millions et même six ou sept millions, le fait que je veux mettre ici en relief, c'est que la propriété était fort précieuse et que le gouvernement fédéral a violé la foi jurée tant envers les Indiens qu'envers le gouvernement impérial, en sanctionnant cette transaction du gouvernement provincial, qui acquiert ainsi, au dire des journaux, la propriété absolue de ces terres, moyennant moins d'un quart de million payé aux Indiens. Les comparaisons sont odieuses; mais la vente consentie par le ministre des Travaux publics à M. Donaldson s'éclipse entièrement devant cette transaction qui met à la disposition du gouvernement de la Colombie-Anglaise, toutes les terres de cette réserve de Kitsilano, moyennant un quart de millions de dollars. Je prends la liberté de faire rappeler à cette Chambre que, lorsqu'eut lieu cette vente de la réserve des Songhees, le gouvernement du jour reconnut que cette transaction ou les affaires de ce genre présentaient de graves inconvénients.

On a considéré que c'était une nécessité de supprimer cette réserve. Autant qu'il était possible à ce moment, on répondit aux exigences et les intérêts des Indiens furent protégés. Mais on reconnut absolument que cette façon de traiter les réserves indiennes n'était pas bonne et comme il y avait beaucoup d'autres réserves dans une situation presque analogue en Colombie-Anglaise et ailleurs, on résolut d'adopter un système unique pour disposer des terres des Indiens placées dans une situation semblable. En conséquence, la loi des Indiens fut modifiée afin de pourvoir à la circonstance. Un amendement à la loi fut sanctionné le 19 mai 1911 et il fut stipulé dans la loi que lorsqu'une réserve indienne:

> Avoisiant ou située entièrement ou en partie dans une ville ou une cité constituée en corporation ayant une population d'au moins huit milles âmes, laquelle réserve n'a pas été cédée ou abandonnée par les Indiens, le Gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du surintendant général, référer au juge de la cour d'échiquier du Canada pour faire une enquête et dresser un rapport, la question de savoir s'il est à propos, en tenant compte de l'intérêt du public ainsi que de celui des Indiens de la tribu pour l'usage desquels la réserve est tenue, de déplacer les Indiens de la réserve ou de quelque partie de la réserve.

D'autres paragraphes établissent des dispositions pour obtenir une enquête complète sur les mérites de l'affaire par un juge de la cour d'échiquier, en vue de l'évaluation de la terre de la réserve et de sa vente à l'encan, le produit devant être réservé au bénéfice des Indiens seulement. Des dispositions sont aussi prévues pour procurer une autre réserve aux Indiens. De toute façon, d'après l'appréciation du Gouvernement de l'époque et du Parlement, des dispositions étaient prises par le Gouvernement et le département des Affaires indiennes pour régler des cas comme celui de la réserve de Kitsilano, afin d'obtenir le déplacement des Indiens, mais à condition que le dernier d'entre eux ait reçu jusqu'au dernier sou la valeur de la propriété qu'il abandonnait. La Chambre et le pays regretteront que le Gouvernement ayant à régler une question prévue dans cet amendement à la loi des Indiens, n'ait pas cru devoir prendre sur lui d'appliquer la loi, mais ait permis au gouvernement de la Colombie-Anglaise de toucher aux droits sacrés de ces Indiens à cette réserve et de considérer l'affaire comme une spéculation ordinaire sur immeubles. Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur que ces dispositions de la loi des Indiens ont été discutées avec soin par le Parlement avant d'être sanctionnées et elles n'ont pas été imposées par une majorité gouvernementale, ni en appliquant la clôture, mais par consentement mutuel du Parlement, comme étant nécessaires pour régler des cas que nous savions exister et qui pouvaient parfaitement être résolus en tenant compte de la dignité du Canada et des droits des Indiens.

M. BRADBURY: Ce fut la conséquence de cet amendement qui n'aurait jamais dû être introduit dans la loi dans l'intérêt des Indiens et on l'a fait remarquer à mon honorable ami quand il insistait pour faire adopter le projet.

M. OLIVER: Je crois que mon très honorable ami avait quelque chose à dire sur ce point, mais il me semble qu'il n'a pas insisté sur ses objections au point de voter contre le bill. Il a été dans la même position qu'il a occupée plusieurs autres fois, avec un grand nombre de ses amis, qui ont parlé pour se mettre en règle avec l'opinion, mais qui n'ont pas voté pour appuyer leur opinion. Quoi qu'il en soit, un grand nombre de ses amis ont parlé sur le sujet et non seulement ont appuyé le principe du bill, mais ont déclaré qu'il n'était pas assez énergique, qu'il s'occupait trop des intérêts des Indiens. Si mon honorable ami pense que cette loi ne s'inquiète pas assez des intérêts des Indiens, que dira-t-il de ce qu'a fait le gouvernement de la Colombie-Anglaise, soit avec soit sans la connaissance et le consentement du Gouvernement? Je lui demande ce qu'il a à dire dans ce cas, nous serions heureux d'avoir son opinion.

Je pourrais encore ajouter, monsieur l'Orateur, qu'en ce qui concerne le transport des Indiens songhees, de leur réserve de la ville de Victoria, dans une réserve éloignée, l'arrangement conclu entre le département des Affaires indiennes, le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les Indiens, fut sanctionné par une loi du Parlement, fut discuté par le Parlement et reçut l'approbation des membres du Parlement, dont un grand nombre parlèrent sur la question. Si l'on reconnaît que les conditions se rapportant à ce transfert n'étaient pas tout ce que l'on pouvait désirer, si l'on tient compte que des dispositions ont été précisément prises pour répondre à ces conditions à l'avenir et spécialement à cette réserve de Kitsilano, pour laquelle le Gouvernement a cru devoir ignorer la loi et, d'après ce que nous savons, permettre que les droits des Indiens soient traités comme ceux d'un spéculateur ordinaire sur immeubles et soient acquis aux conditions et au prix quelconque qu'on pourrait obtenir—et j'ai ici des déclarations relatives aux moyens employés pour se procurer ces droits—je crois que ce ne serait pas juste de ma part, si je n'en informais pas la Chambre. La menace faite aux Indiens, avec l'autorisation du Gouvernement, par le procureur général de la Colombie-Anglaise, d'après le témoignage même des Indiens, qu'ils doivent accepter le prix qu'il

leur offrait ou rien, demande plus qu'une explication; elle nécessite une enquête par le département des Affaires indiennes et cela sans délai. Dans mon humble jugement ces circonstances exigent que justice soit rendue entre ces Indiens et le Gouvernement fédéral, remplaçant de bonne foi l'Angleterre, et que cette transaction ne soit pas maintenue. Il n'y a pas de raison pour que la bonne foi avec laquelle les Indiens ont été traités, depuis que le gouvernement anglais a entrepris de prendre soin d'eux, soit moins réelle maintenant qu'elle ne l'a été dans le passé. Le simple fait que les Indiens ont cessé d'être un facteur sérieux dans la population et l'existence du pays est un motif plus grand pour qu'ils soient traités avec bonne foi.

Il y a un côté de la question que je tiens à signaler, c'est celui-ci: Le gouvernement de la Colombie-Anglaise prétend avoir un droit sur la terre comprise dans la réserve occupée par les Indiens de cette province. Suivant lui, les Indiens ne sont pas propriétaires des terres de leurs réserves. Il prétend que la province possède ces terres, que les Indiens les occupent et qu'ils n'ont aucun autre droit que celui d'occupation. Je n'ai pas besoin de dire que jusqu'à maintenant aucun Gouvernement n'a admis cette prétention. Naturellement, il a été reconnu que le gouvernement de la Colombie-Anglaise était une partie responsable du système de gouvernement du pays, il a le droit d'avoir l'opinion qui lui plaît sur des questions qui dépendent de sa sphère d'influence et il doit nécessairement être reconnu que le gouvernement de la Colombie-Anglaise prétend être propriétaire de la terre qui se trouve dans les réserves indiennes, les Indiens n'ont aucun titre parfait à leurs terres. C'est une difficulté que le Gouvernement précédent a rencontré pour règler la question indienne et la question des terres dans les réserves de la Colombie-Anglaise. C'est un problème qui devrait être résolu aussitôt que possible par une décision du conseil privé de l'empire, à moins qu'une des deux parties abandonne ses prétentions. Je me permettrai de dire que le Gouvernement précédent a essayé pendant plusieurs années d'arriver à une entente avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise pour soumettre un cas à l'examen du conseil privé, qui déciderait de la propriété de ces terres. C'est par le fait de la Colombie-Anglaise que la question n'a pas été réglée. Quoi qu'il en soit, il est évident que si les Indiens doivent avoir la valeur de la terre qu'ils occupent, la question de propriété doit être réglée avant qu'un prix ne soit fixé. Il est clair que si un Indien n'a pas en mains un bon titre pour sa terre, il ne peut pas obtenir pour ses droits le prix qu'il obtiendrait s'il avait un titre parfait. C'est donc le devoir du Gouvernement qui est

M. OLIVER.

chargé de protéger les intérêts des Indiens, d'obtenir une solution de la question du titre aussitôt que possible et non pas de mettre de côté les droits des Indiens jusqu'à ce que le problème soit résolu pour établir le titre. C'est apparemment l'opinion émise par le département des Affaires indiennes dans leur réponse à M. Calkins. On lui a dit que son offre ne serait pas acceptée avant que la question du titre n'ait été réglée. Mais, évidemment, le département des Affaires indiennes à Ottawa est cette partie de l'organisation administrative du Canada qui a le moins à dire et qui a le moins de connaissance sur une question qui relève le plus intimement de sa juridiction. En vue de l'importance de cette transaction elle-même, du montant d'argent qu'elle comporte, de l'intérêt de la tribu d'indiens dont il s'agit, du principe en jeu, de l'énorme portée de ce principe s'il est adopté, mais plus spécialement en vue de la nécessité de maintenir la bonne foi avec les Indiens dans l'accomplissement des obligations du Gouvernement et des responsabilités qui lui sont imposées par le gouvernement impérial, je soumets cette affaire à l'attention de la Chambre et je demande la déclaration la plus complète qui puisse être faite à ce sujet.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Nous venons d'entendre, monsieur l'Orateur, un discours un peu extraordinaire de la part de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) dans lequel il base des accusations sérieuses contre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et particulièrement contre le procureur général de cette province, sur des extraits de journaux, sans avoir pris en apparence d'autres moyens pour s'assurer si son attaque contre le procureur général de la province est en un certain point justifié par les faits. Les observations de l'honorable député sont aussi très singulières pour un autre motif—à savoir que, dans ce cas comme dans celui de Donaldson, auquel il a fait allusion, il semblait plus inquiet d'excuser sa propre gestion comme ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes, qu'au sujet de la question particulière sur laquelle il voulait attirer l'attention. Il nous a informé, et c'est exact, qu'en 1911 il a pris la responsabilité devant le Parlement et le pays de faire adopter une loi spéciale pour placer la réserve des Songhees sous l'autorité et la propriété du gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise, à de certaines conditions qu'il a exposées. Il nous a appris un peu longuement que la loi qu'il avait fait adopter était une erreur absolue et qu'elle avait été appliquée avec les résultats les plus déplorables.

C'est par cet étrange aveu qu'il prélude à sa mise en demeure et qu'il somme le Gouvernement de faire respecter les droits imprescriptibles des Indiens, droits que

nous reconnaissons tous, mais auxquels il ne portait pas la même sollicitude, lorsqu'il autorisait la cession de la réserve Saint-Pierre. Vers la fin de ses remarques, mon honorable ami a prétendu qu'il est absolument impossible de déterminer d'une manière convenable et définitive la valeur des réserves indiennes de la Colombie-Anglaise, tant qu'une certaine question n'aura pas été décidée par la cour suprême du Canada ou par le conseil privé.

La position de la Colombie-Anglaise, dans cette affaire, était exactement en 1911 ce qu'elle est aujourd'hui et j'aimerais à savoir comment l'honorable député d'Edmonton a pu fixer un prix pour la réserve des Indiens songhees, en 1911, si l'obstacle qu'il signale existait alors comme aujourd'hui. Ses explications sur ce point le mettent dans une position très embarrassante.

M. OLIVER: Permettez-moi quelques mots d'explication. Dans le cas de la réserve des Songhees, nous avons maintenu que les Indiens avaient un droit de propriété absolu et, pour les fins de l'opération, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a aussi reconnu qu'il nous donnait un droit de propriété absolu sur les terrains donnés en échange.

M. BORDEN: En supposant que cela soit—et je n'ai aucune raison de supposer le contraire—comment mon honorable ami sait-il que le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'est pas diposé a prendre la même attitude, au sujet de cette réserve? Les deux cas sont identiques et, autant que je sache, l'attitude de la Colombie- Anglaise sur ce sujet n'a pas varié depuis 1911.

Au cours de ses remarques, mon honorable ami a plus d'une fois parlé de cette opération comme s'il se fût agi d'une spéculation sur les terrains. C'était une véritable spéculation sur immeubles que le rachat de la réserve Saint-Pierre qu'il défendait avec tant d'ardeur devant le Parlement et au sujet de laquelle il a refusé une enquête, mais dans le cas présent, il ne s'agit pas du tout d'une spéculation sur les terrains. D'après ce que j'ai compris à la lecture de l'extrait de journal que l'honorable député a cité, le gouvernement de la Colombie-Anglaise demande que la propriété et l'administration de ces terrains soient détenues par la couronne, au nom de la province de la Colombie-Anglaise, pour des fins publiques et pour qu'on en puisse disposer en la manière ordinaire, comme tout autre partie du domaine public. Il y a une différence considérable entre l'opération que l'honorable député défendait il y a quelques années et celle qu'il dénonce aujourd'hui avec un zèle dont il n'a pas fait preuve dans la première circonstance.

Examinons l'état de la question. Depuis que j'ai reçu l'avis de mon honorable ami, je n'ai pas eu le temps de faire une étude spéciale de la question, mais d'après ce que je comprends, les réserves indiennes dans la Colombie-Anglaise appartiennent à la couronne et sont détenues par le Gouvernement fédéral, en fidéicommis pour les Indiens et la prétention, fondée ou non, de la Colombie-Anglaise, est que c'est le gouvernement provincial et non le Gouvernement fédéral qui doit autoriser le transfert. A l'article 13 de la proclamation en vertu de laquelle la Colombie-Anglaise est entrée dans la Confédération, il est dit:

> Le soin des sauvages et la garde et l'administration des terres réservées pour leur usage et bénéfice incomberont au gouvernement fédéral, et une ligne de conduite aussi libérale que celle suivie jusqu'ici par le gouvernement de la Colombie-Anglaise sera maintenue par le gouvernement fédéral après l'union.

Cette question des réserves indiennes dans la Colombie-Anglaise est venue en discussion à plus d'une reprise devant le Parlement. Il est arrivé là, comme dans les autres provinces, que les terres réservées autrefois pour les Indiens se sont trouvées, par suite des progrès rapides de ces dernières années, dans les limites de centres prospères, comme Vancouver, Victoria et autres villes de l'Ouest. Le règlement de ces questions présentait de grandes difficultés parce que, sous l'empire de l'article 49 de la loi des Indiens, telle qu'elle existait avant 1911, aucun transfert ne pouvait être effectué sans le consentement des Indiens et ce consentement ne pouvait être obtenu que dans les conditions prescrites par la loi. En 1911, cette loi fut amendée dans le sens indiqué par mon honorable ami et, grâce à cet amendement, lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir le consentement des Indiens, la question est soumise à la cour d'échiquier; c'est ce tribunal qui fixe le prix et règle certains autres détails. Mais en cette même année 1911, mon honorable ami et le ministère dont il faisait partie ont cru nécessaire de faire voter une disposition spéciale concernant la réserve des Songhees.

Je ferai observer à mon honorable ami que, d'après mes informations, il n'est pas absolument exact dans ce qu'il dit concernant la valeur relative du terrain qui a été constitué en réserve pour les Indiens qui ont cédé la réserve des Songhees, et de la somme qui a été déposée à leur crédit dans une banque. On me dit que la somme payée réserve était de $220,000 et de $225,000; et que la valeur des terrains constitués en réserve, était de $220,000 et de $225,000; mais mon honorable ami est probablement mieux renseigné que moi sur ces détails et je dois m'incliner.

M. OLIVER : C'est probablement moi qui ai fait l'erreur; bien que les chiffres donnés par l'honorable premier ministre ne soient probablement pas tout à fait exacts, ils indiquent la valeur relative des deux sommes.

M. BORDEN : Ceci n'est qu'un détail qui ne change rien au principe en discussion. J'arrive maintenant à la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. L'honorable député a porté à la connaissance du Gouvernement les déclarations de journaux sur ce qui s'est passé dans la Colombie-Anglaise. Je lui ferai observer que tout ce qui concerne les droits des Indiens dans la Colombie-Anglaise ou ailleurs, doit être fait en conformité des dispositions de la loi des Indiens, de la loi de 1911 ou d'une loi spéciale. Il y a trois procédures à suivre. Il y a d'abord l'article 49 qui pourvoit à la cession ou l'abandon d'une réserve; en deuxième lieu, la loi adoptée en 1911 décrète que si l'abandon ou la cession ne peut être obtenue et s'il est nécessaire et essentiel au développement et au progrès des grands centres de déplacer une tribu indienne, certaines attributions sont dévolues au juge de la cour d'échiquier du Canada et ce dernier fait un rapport au conseil des ministres; en troisième lieu, on peut faire voter une loi spéciale par le Parlement, et c'est ce dernier moyen qui a été employé en 1911, par mon honorable ami et le ministère dont il faisait partie.

Le Gouvernement actuel comprend son obligation de respecter les droits des Indiens et de protéger leurs intérêts et il est bien décidé à faire son devoir. Pour ce qui concerne le cas particulier que nous discutons en ce moment, le département, n'en avait aucune connaissance officielle, avant la question posée lundi dernier par mon honorable ami. Je crois que, depuis, nous avons reçu quelques lettres de l'agent des Indiens, mais tout ce que pourra faire le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne peut priver les Indiens d'un seul de leurs droits et, dans l'état actuel des choses, je dirai que l'opération dont parle mon honorable ami ne peut se faire tant que le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne se sera pas adressé au Gouvernement fédéral et que des dispositions n'auront pas été prises, en conformité de la loi des Indiens. Ces droits sont protégés par la loi des Indiens et la loi de 1911 et nous considérons qu'il est de notre devoir de les faire respecter.

Quant à la question de remettre des sommes considérables aux Indiens, je ne suis pas en aussi bonne posture que mon honorable ami pour en discuter les avantages et les désavantages. Je suppose que la solution doit dépendre, dans chaque cas, du degré de civilisation et d'instruction des Indiens concernés. Comme je ne possède aucun renseignement sur le degré de civilisation atteint par les Indiens de la réserve des Songhees et ceux de la réserve de Kitsilano, je ne suis pas en position d'approuver ou de désapprouver l'opinion que mon honorable ami a exposée cet après-midi. J'admets parfaitement qu'il ne serait pas bien de livrer des sommes importantes aux Indiens qui n'ont pas atteint un certain degré d'instruction et de civilisation, car il est certain que cet argent ne leur rapporterait aucun avantage et pourrait même leur causer beaucoup de tort.

En terminant, je mentionnerai que des arrangements ont été pris pour instituer une enquête sur les réserves indiennes de la Colombie-Anglaise et je n'ai aucun doute que mon honorable ami a pris connaissance de l'arrangement qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Une commission a été nommée pour instruire une enquête et je crois que les commissaires désignés ont toutes les qualités requises pour faire une étude complète de la question; aux termes de cet arrangement, le gouvernement de la Colombie-Anglaise devra fournir toutes les réserves nécessaires pour l'installation des Indiens de la province, et prendre toutes les autres précautions que la commission jugera nécessaires. La commission doit se mettre à l'œuvre sans retard et, à mon sens, la question soulevée par l'honorable député d'Edmonton est une de celles dont elle aura à s'occuper. C'est du moins l'opinion du département de la Justice. Pour le moment je ne puis faire plus que de donner à mon honorable ami l'assurance que le Gouvernement se rend parfaitement compte de son devoir de défendre et protéger les intérêts des Indiens de la Colombie-Anglaise et de toutes les autres parties du pays et qu'il donnera à cette question toute l'attention qu'elle mérite.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): J'exprime l'avis que la réponse que le très honorable chef du Gouvernement a donnée à mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) n'embrasse pas tous les détails du cas signalé à l'attention de la Chambre. Le très honorable premier ministre a affirmé que l'affaire peut pertinemment être soumise à la commission récemment nommée pour s'enquérir des droits en discussion, depuis si longtemps, entre le Gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Anglaise au sujet de ce que l'on appelle les droits de réversion des Indiens. Il s'agit, aujourd'hui, d'une question toute différente. La commission nommée, si je comprends bien le décret du conseil—document que je n'ai pas lu moi-même, mais que j'ai entendu lire—se rapporte simplement au différend dont je parle, et à l'enquête qu'on doit tenir pour s'assurer de la nature des droits respectifs du Gouvernement fédéral et de celui de la Colombie-Anglaise dans le cas des terres réservées au sauvages. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise prétend que ces terres sont devenues possessions de la couronne substituée au droit de la province de la Colombie-Anglaise, alors que nous estimons que ces terres ap-

partiennent au Canada, substitué aux droits de la couronne au Canada, et qu'on doit en faire bénéficier les sauvages. Telle est la question qui sera soumise à l'examen de la commission qu'il est question de nommer. Je ne ferai aucune observation, en ce moment, au sujet des membres qui composeront ce tribunal; cependant, il me semble que, lorsqu'il s'agit d'une question de cette nature qui relève plutôt de la loi, il eût mieux valu obtenir la décision du plus haut tribunal du pays, j'ai nommé le conseil privé. Mon honorable ami d'Edmonton a déclaré qu'il s'est efforcé, durant plusieurs années, alors qu'il faisait partie de mon ministère, d'obtenir que la question fût soumise aux cours civiles, dans le but d'obtenir une décision finale quant à cette question, mais la Chambre des communes n'aurait pas agréé cette demande. Les ministres ont finalement réussi à éviter cette procédure judiciaire et obtenir que la question fût renvoyée à cette commission qui, après tout, ne peut rien régler, mais simplement exprimer un avis auquel le Parlement ou les tribunaux peuvent ou non se ranger.

Telle que je la comprends, la question soulevée ici par mon honorable ami d'Edmonton revêt un caractère tout autre, et cela, au point que cette commission n'aura pas le pouvoir de l'étudier. Personnellement, je ne connais rien de la question, sauf ce que mon honorable ami d'Edmonton a dit à ce propos, ici même, cet après-midi. Si je ne me trompe, il y a dans les limites de la ville de Vancouver une réserve indienne couvrant quatre-vingts acres. Nous pouvons facilement comprendre que la population de Vancouver désire être débarrassée de cette réserve, parce que tout le monde doit avouer que l'état de choses qui existe, aujourd'hui, sous ce rapport, est de nature à nuire au développement de cette ville. Nous avons eu à nous occuper entre autres, du cas de la réserve des Songhees, en Colombie-Anglaise. Le sauvage, alors même qu'il demeure dans le voisinage du blanc, n'améliore pas sa situation; au contraire, il nuit au développement de la partie du pays où il a établi ses pénates. Ainsi que le disait le très honorable premier ministre, nous reconnaissons cet état de choses et nous admettons également que le sauvage a le droit d'exiger qu'on le traite, non seulement avec un soin quelconque, mais encore, avec une attention particulière, et qu'on doit le protéger même contre les empiètements du blanc qui vit dans son voisinage. Mais nous avons voté une loi qui s'applique au cas où il s'agit de l'existence d'une réserve de sauvages dans une grande ville. Nous avons indiqué les moyens à prendre pour éloigner ces sauvages. Il y en a deux dont l'un est d'obtenir le consentement des sauvages qui l'habitent à la cession de la réserve. Toutefois, si les sauvages ne veulent pas consentir à cette cession, alors on peut s'adresser aux tribunaux, au moyen d'une requête demandant le transport de ces sauvages ailleurs, à certaines conditions. Dans le cas qui nous occupe, il semble, d'après la déclaration de l'honorable représentant d'Edmonton, que la cession a été consentie par les sauvages intéressés; mais je comprends que cette cession n'a pas encore été complètement opérée, ce qui ne peut être fait sans le consentement du surintendant général des Affaires indiennes.

Il est un point de la déclaration de mon honorable ami d'Edmonton que je veux signaler au très honorable premier ministre et le voici: la cession par les sauvages de cette réserve de 80 acres de terre dans les limites de Vancouver a été opérée en retour du paiement d'une somme de $11,000.

M. OLIVER: De $11,250 par famille.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement. Ce qui représente un montant qui dépasse le chiffre de $200,000. Cette somme de $11,000 par chacune des vingt familles, en retour de 80 acres de terre dans les limites de la ville de Vancouver, me semble tout à fait disproportionnée Je serais porté à croire que tout honorable membre de cette Chambre, mis au courant de la situation, se rangera à mon avis. Je ne dis pas que le montant est disproportionné, car il peut être assez modéré dans le cas de ces terrains; quant à moi, cependant, je serais grandement surpris si quelqu'un de l'Ouest, de Vancouver, en particulier, venait me dire qu'un lopin de terre de 80 acres, sis dans les limites de Vancouver, ne peut être vendu pour une somme dépassant, et de beaucoup, $200,000. C'est là, à mon sens, un état de choses dont le département des Affaires des sauvages doit s'enquérir, avant que ce transport ne soit opéré définitivement. A mon sens, mon honorable ami d'Edmonton ne demande, aujourd'hui, qu'une seule chose: qu'on fasse une déclaration catégorique se rattachant à tous les détails de cette transaction. Il peut se faire que tout soit bien; à première vue, je dirais que certains détails de cette transaction devraient faire l'objet d'une enquête. Cependant, je ne veux pas parler aussi absolument. Quoi qu'il en soit, j'estime que l'honorable représentant d'Edmonton a présenté une requête bien légitime, lorsqu'il a demandé qu'on soumette un état complet de tout ce qui se rattache à cette question, jusqu'à ce jour, requête que n'a pas fait disparaître la réponse de mon très honorable ami. Au lieu de fournir le renseignement demandé, mon très honorable ami a préféré s'attaquer à l'honorable représentant d'Edmonton au sujet de l'attitude que ce dernier avait tenue en traitant avec ces Indiens.

En cela, je crois que mon très honorable ami a fait complètement erreur; il s'est montré injuste à l'égard de l'honorable député d'Edmonton. Ce dernier a raconté l'histoire de la réserve des sauvages Songhees et la façon dont on en avait disposé, faisant voir les précautions extraordinaires qu'on pdevrait prendre en traitant avec les sauvages. En toute franchise, il a avoué que lui-même, après toutes les précautions qu'il avait prises, n'était pas convaincu qu'il eût fait pour ces sauvages tout ce qu'on pourrait accomplir à leur endroit.

L'histoire de la réserve des sauvages Songhees se résume à ceci: son cas ne différait aucunement de celui de l'autre réserve dont nous avions dû nous occuper dans le cas de la ville de Victoria; ici encore, cette réserve nuisait au développement de la ville et faisait mauvais effet, ainsi que peuvent l'attester tous les habitants de cette partie de la Colombie-Anglaise, et il fallait la faire disparaître. Les sauvages ne profitaient aucunement des immenses avantages qu'ils pourraient retirer de cette réserve, mais il a fallu des années et des années pour les persuader de consentir à la cession. Telle que j'ai compris la question, une des conditions de la cession fut que l'argent devait être payé directement aux sauvages intéressés, au lieu d'être remis au surintendant général des Affaires indiennes. Mon honorable ami (M. Oliver) et le gouvernement de la Colombie-Anglaise sont tombés d'accord sur cette condition, bien que le premier ait dit: Je me demandais si nous devions accepter cette condition; nous avions, à ce temps-là, nos doutes quant à l'opportunité de prendre cette attitude. Mais la ville désirait tellement voir régler cette question que les deux gouvernements sont tombés d'accord pour le paiement direct aux sauvages, avec ce résultat que l'argent fut gaspillé, en vérité, sans nul bénéfice pour ceux-ci.

Mon honorable ami s'est efforcé de représenter au Gouvernement la nécessité de prendre les plus grandes précautions, lorsqu'il lui arrive de traiter avec les sauvages, car malheureusement le sauvage est et doit rester le pupille de la nation. Autant que je puis voir, il n'y a qu'une seule façon convenable d'agir dans le cas de paiements semblables: l'argent devrait être payé au surintendant général des Affaires des sauvages pour le plus grand avantage de ces derniers. Sans doute, lorsque les sauvages deviennent citoyens, ils ont le droit de participer à la distribution de ces deniers, mais, aussi longtemps qu'ils n'ont pas cette qualité, l'argent doit être payé au surintendant général des Affaires des sauvages pour l'avantage de la tribu. Nous ne condamnons pas le Gouvernement, car si je comprends bien, la transaction n'est pas encore complètement close, mais le Gouvernement devrait être mis sur ses gardes et on devrait lui représenter fortement la nécessité de voir à ce que l'on étudie à fond toute cette affaire, avant que le transport ne s'opère définitivement par le consentement du surintendant général des Affaires des sauvages.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Je ne me lève pas pour exprimer un avis quelconque—du moins en tant qu'il s'agit de l'aspect que présente cette question, au point de vue de la loi—à l'encontre de l'argumentation faite par mon très honorable ami au sujet de l'attitude prise par la province de la Colombie-Anglaise et celle tenue par le Gouvernement fédéral et par le ministère des Affaires des sauvages. Mon honorable ami assume que la commission dont a parlé le très honorable chef du Gouvernement n'aura absolument rien à voir à ce cas particulier. J'aimerais lire à mon très honorable ami l'opinion qu'a donnée sur ce même point le sous-ministre de la Justice, le 22 avril 1913:

> Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant—28835/2— par laquelle vous me demandez mon avis sur le titre de la réserve indienne de Kitsilano, de False-Creek et aussi s'il existe un droit de retour à la province et, dans l'affirmative, si ce dernier s'applique à toute la réserve et si cette réserve tombe sous les limites fixées à l'enquête que doit faire la commission des réserves de la Colombie-Anglaise.
>
> Je tiens à dire que la réserve dont il est question tombe dans les limites assignées à la commission récemment nommée en vue du règlement de toutes les difficultés qui surgissent entre le gouvernement fédéral et celui de la province au sujet des terres et des affaires des sauvages, et, cela étant donnée, il n'est pas nécessaire d'exprimer d'opinion quant à savoir si la province a le droit d'exiger ce retour, vu que la question de titre qui peut présenter des difficultés, sera résolue définitivement par l'action de la commission, conformément à l'entente.
>
> J'ai l'honneur d'être, monsieur,
> Votre obéissant serviteur,
> E. L. Newcombe.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas là le point; la question est de savoir si le prix est juste.

M. ROGERS: C'est une question que, si je comprends bien, le département des Affaires des sauvages n'a pas encore eu l'occasion d'étudier. J'ignore si j'ai une explication à offrir quant aux coupures des journaux lues par mon honorable ami d'Edmonton et qui contiennent des déclarations attribuées aux procureur général de la province de la Colombie-Anglaise. Je n'aimerais pas tenir compte des informations publiées dans les journaux comme faisant autorité, lorsqu'il s'agit d'une transaction aussi importante que celle-ci; d'après ce que je connais du procureur général de la Colombie-Anglaise, je ne puis croire qu'il a

commis la faute de faire les déclarations qu'on lui attribue dans les extraits lus par mon honorable ami d'Edmonton.

Il a été fait mention de la réserve des Songhees qu'ont administrée les honorables membres de l'opposition au cours de la durée de leur charge. A la suite de l'examen des dossiers, je constate que le procureur général de la province de la Colombie-Anglaise suit probablement dans ce cas les méthodes adoptées par lui-même et par l'ancien Gouvernement en s'occupant de cette réserve particulière. Mon très honorable ami, le leader de l'opposition, a mentionné le fait qu'une réserve de sauvage dans une ville ou cité comme Vancouver ou Victoria est incontestablement une tache pour la ville et un obstacle à son progrès et à son développement. On a cru, il y a quelques années, que la réserve était assurément une tache pour la ville de Victoria, et on s'est efforcé de régler définitivement la chose. Et quelle ligne de conduite a-t-on suivie? Quelle attitude les honorables membres de l'opposition ont-ils assumée, lorsqu'ils surveillaient les intérêts des sauvages, et, ainsi que l'a énoncé aujourd'hui mon honorable ami d'Edmonton, lorsqu'ils étaient chargés de gérer le dernier centin du dernier sauvage dans le but de leur rendre justice. Je désirerais demander à mes honorables amis quels intérêts ils semblaient manifester à ce sujet, lorsque cette question a été débattue dans la ville de Victoria? C'était probablement en raison de l'arrangement alors conclu avec les honorables membres de ce côté (la gauche), que le procureur général de la Colombie-Anglaise a cru régler la question comme il l'a fait, sans la soumettre à un fonctionnaire du département des affaires des sauvages. Permettez-moi de lire à la Chambre une dépêche datée du 26 octobre 1910 et adressée au très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre, Ottawa:

J'ai adressé dépêche suivante à Intérieur: J'ai conclu avec le chef et les représentants des sauvages de la réserve des Songhees un arrangement, aux termes duquel les sauvages consentent à quitter la réserve aux conditions suivantes: La province devra verser $10,000 à chaque chef de famille, quarante-trois en tout. La province devra fournir une nouvelle réserve et acquitter tous les frais de déménagement des effets de la tribu et des titres à la nouvelle réserve. Le présent arrangement est sujet à la confirmation du gouvernement fédéral. Je recommanderais respectueusement que le gouvernement fédéral sanctionne ce règlement de la question. J'ai confiance que votre gouvernement accueillera favorablement cette requête.

(Signé): Richard McBride.

Sir Richard McBride a reçu la réponse suivante à sa lettre:

L'honorable Richard McBride,
Premier ministre, Victoria.
Ottawa, le 28 octobre 1910.

J'ai consulté le ministre de l'Intérieur, et nous acccepterons volontiers tout arrangement satisfaisant pour les sauvages. Je recommanderais seulement que, comme nous sommes les curateurs des sauvages, il serait prudent que le ministère fût partie à l'arrangement et que ce dernier fût conclu sous l'empire de la loi des sauvages. Nous nous proposons de présenter au cours de la présente session une loi relative aux questions semblables.

(Signé): Wilfrid Laurier.

Je n'ai pas de plaintes à porter contre nos honorables collègues en ce qui concerne leur action à ce sujet à cette époque particulière. Ils avaient évidemment confiance dans le gouvernement de sir Richard McBride, et ils croyaient que ce dernier ne commettrait pas d'injustice envers les sauvages dans la réserve de Songhees, ni dans toute autre partie de la Colombie-Anglaise. Ils ont témoigné cette confiance par la réponse adressée à mon très honorable ami à cette époque. Laissez-moi vous dire que nous avons aussi confiance en sir Richard McBride et dans son gouvernement, et nous croyons qu'ils traiteront les sauvages avèc justice à l'égard de la question actuellement soumise à cette Chambre.

En même temps, le ministère de l'Intérieur n'avait pas accordé de considération à cette session projetée, et, ainsi que je l'ai fait observer au commencement de ce discours, d'après le jugement de M. Newcombe, c'est une question qui sera soumise à la commission que nous avons nommée. Il appartiendra à cette dernière de la décider, et le département des affaires des sauvages ne pourra, d'après moi, en aborder l'examen avant que la commission l'ait décidée.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Le but de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), en portant cette question à l'attention de la Chambre, est très digne d'éloge. Si je saisi bien le point, son but a été de porter d'une manière très nette, très positive et très directe à l'attention de la Chambre les négociations actuellement pendantes, ou les pourparlers à présent engagés entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les sauvages de cette province, qui sont les pupilles du Gouvernement fédéral canadien, en vue de la cession de certains droits de propriété très précieux détenus par le Gouvernement fédéral au profit des sauvages de la Colombie-Anglaise. Il a été conclu un arrangement entre cette dernière province et les sauvages, mais je suppose que cet arrangement ne serait pas définitif avant qu'on ait obtenu le consentement du Gouvernement fédéral ou de ses fonctionnaires autorisés. A l'avis du premier ministre, ce consentement n'a pas encore été accordé et l'affaire n'a pas encore été négociée avec le Gouvernement fédéral, malgré ce qui a pu se passer entre la province et la Colombie-Anglai-

se et les sauvages de cette province. L'honorable député d'Edmonton est animé du désir de porter les négociations à la connaissance formelle du Gouvernement, et je crois qu'il a adopté une sage manière d'agir. Le Gouvernement actuel a tant fait, il a été révélé au cours de la présente session tant de fait d'une nature suspecte, et les ministres actuels ont excusé tant de choses pour le seul motif qu'ils les ignoraient et qu'on ne les leur avait pas signalées, qu'il est grandement temps qu'un membre de la Chambre leur signale les transactions positives et réelles de cette espèce, lorsqu'elles ont lieu dans une partie du Canada. Il y a quelques jours à peine, le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est excusé d'avoir nommé un fonctionnaire, qui s'est trouvé être un criminel, en alléguant qu'il ignorait les faits.

Le jour suivant, je crois, le ministre des Finances, qui a rempli l'intérim de la Justice l'été dernier, s'est excusé d'avoir libéré du pénitencier le même homme, en prétextant son ignorance; on ne lui avait pas signalé le fait. Il y a une semaine ou dix jours, le ministre des Travaux publics s'est appliqué à justifier ou à excuser l'opération Donaldson—et qui ne peut pas être justifiée— pour la simple raison qu'il ne savait pas, ou bien que, s'il savait, sa mémoire a fait défaut. Dans le présent cas, l'honorable député d'Edmonton est déterminé à renseigner le Gouvernement, et il se permet de lui faire connaître les transactions qui s'opèrent dans la Colombie-Anglaise entre le Gouvernement de cette province et les sauvages.

J'ai lu la lettre du sous-ministre de la Justice, que le ministre des Travaux publics a soumise, en ce qui concerne les devoirs, les fonctions ou la juridiction de la commission récemment nommée, en vue d'instituer une enquête à l'égard du Gouvernement fédéral et de la province de la Colombie-Anglaise, au sujet des droits de propriété ou du titre de propriété connu dans ce pays sous le nom de terres des sauvages Après l'avoir lue, je partage à ce sujet l'opinion du très honorable leader de l'opposition, que la juridiction ou l'autorité de cette commission consiste simplement à déterminer les droits de propriété des deux gouvernements. C'est purement et simplement une question de droit. Ces terres sont aujourd'hui confiées à la couronne sous la prérogative du Gouvernement fédéral . Il est indubitable qu'il est réclamé par la province de la Colombie-Anglaise, ou qu'il lui est réellement confié certain droit de réversion, et c'est afin de déterminer ces droits de propriété qu'il a été nommé une commission. Au dernier paragraphe de sa lettre, M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, énonce ce qui suit:

En présence de ceci, il pourra être inutile d'exprimer une opinion quant à la question de savoir si la province a droit à la réversion, puisque la question du titre, qui pourra être difficile, serait résolue par l'action de la commission en conséquence de l'arrangement.

On lui demande seulement d'émettre une opinion sur les droits de la province et du Gouvernement fédéral au sujet des terres des sauvages. Le point sur lequel l'honorable député d'Edmonton a désiré attirer l'attention du Gouvernement et appuyer était que, d'après le rapport des journaux— et c'est sur les rapports de journaux qu'il a basé toutes ses observations—qu'il avait été effectué une transaction en Colombie-Anglaise. M. Bowser, le procureur général, représentait le gouvernement de cette province dans les négociations. Les sauvages étaient représentés par eux-mêmes.

D'après le rapport des journaux, M. Bowser a offert aux sauvages $11,500 par famille pour leurs droits à cette propriété de valeur, d'une contenance de 86 acres de terre dans les limites régulières de la ville de Vancouver. Les sauvages ont hésité, conformément aux rapports des journaux, et, ei les rapports sont exacts, M. Bowser, le procureur général, a agi sans égard à sa position, lorsqu'il a virtuellement déclaré aux sauvages que, s'ils n'acceptaient pas cette offre, ils n'obtiendraient rien, si ce n'est une réserve dans quelque autre partie de la Colombie-Anglaise. Je n'affirme pas un seul moment que l'information des journaux concernant la transaction est exacte. Néanmoins, comme ces informations sont venues à la connaissance du Gouvernement, ils ont assurément décidé ce dernier à ouvrir une enquête, et ils lui ont imposé l'obligation de veiller à ne pas laisser ratifier cette transaction par la Chambre. S'il est négocié et définitivement consommé une cession, c'est le devoir du Gouvernement de veiller à ce que les sauvages reçoivent pour ce terrain tous les deniers auxquels ils ont droit. Tel est, je crois, le but de mon honorable ami d'Edmonton en signalant cette affaire à l'attention du Gouvernement. Il va sans dire, cependant, que, dans le présent cas, ainsi que dans une demi-douzaine d'autres cas signalés au cours de cette session, les honorables membres du côté de la droite n'ont pas accepté le renseignement dans l'esprit dans lequel il a été fourni. Il s'est au contraire efforcé, par sa vieille habitude de l'argument *ad hominem*, de soulever un débat à l'égard de la cession d'une réserve de sauvages dans la ville de Victoria en 1910. Nous ne sommes pas aujourd'hui intéressés à la cession d'un terrain dans la ville de Victoria; ce qui nous intéresse concerne la cession projetée, de terrains dans la ville de Vancouver, et si le Gouvernement est à la hauteur des professions de foi que le premier ministre a prononcées aujourd'hui devant la Chambre, lorsqu'il a assuré que les droits des Indiens de Van-

couver seraient entièrement protégés, les membres de ce côté (la gauche) seront parfaitement satisfaits. Il y a toute indication que les terres à Vancouver seront vendues bien au-dessus de leur valeur, si le présent arrangement est conclu. Je ne puis un seul instant m'imaginer qu'un gouvernement consentirait à cette transaction, mais je ferai remarquer à mon très honorable ami qu'il ne doit pas trop s'en remettre à la discrétion d'une commission nommée pour enquêter cette affaire.

Le Gouvernement fédéral ferait mieux de prendre la responsabilité du prix arrêté, si un prix est un jour arrêté, entre les sauvages et la province. Je ne crois pas que la commission qu'il a nommée serait autorisée à estimer la valeur de ces terres, en autant que je sache, du moins. Il y a un tribunal qui peut estimer la valeur des terres, et je ne comprends pas pourquoi on n'a pas recours à ce tribunal dans le présent cas. Ce tes, un juge de la cour d'échiquier pourra se rendre à Vancouver, entendre le témoignage et fixer le juste prix de ces terres, et le Gouvernement n'a aucun besoin de nommer une commission. Que celle-ci établisse, si elle le peut, à qui, de l'Etat ou de la province, appartiennent les terres. Elle aura alors rempli ses fonctions, mais ses conclusions ne lieront aucunement les parties, elles devront être ratifiées par le Parlement, par les cours de justice de ce pays ou par le tribunal de dernière instance en Angleterre. La principale question est de savoir si le prix est suffisant. Le premier devoir qui incombe au Gouvernement est de s'assurer que les sauvages reçoivent un prix suffisant et un traitement convenable de la province de la Colombie-Anglaise.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail): Vu que je fais l'intérim du surintendant général des Affaires indiennes, on s'attend probablement que je dirai quelques mots sur ce sujet. L'honorable député (M. Guthrie) nous a dit que la réserve des Songhees, à Victoria, ne nous concerne pas, mais que cette affaire-ci nous concerne. Je crois que le ton de son discours a dû convaincre ceux qui l'ont entendu qu'il tient moins à protéger les sauvages qu'a prendre le Gouvernement à partie. Dans cette tentative, son insuccès sera lamentable. La principale objection du chef de l'opposition, c'est que ces sauvages ont abandonné leurs droits à cette réserve pour une somme insuffisante. Le chef de l'opposition sait fort bien que les sauvages n'ont pas renoncé à leurs droits. Il sait qu'ils ne peuvent pas le faire. Il n'ignore pas que les sauvages jouissent encore des droits dont ils jouissaient le 9 d'avril de cette année-là—je crois que c'est la date que le député d'Edmonton a mentionné—simplement parce que le Gouvernement n'a pas consenti à l'abandon de leurs droits, quels qu'ils soient. Ainsi, mon très honorable ami, le chef de l'opposition, n'a pas à se demander si le prix était suffisant ou insuffisant. Les sauvages ne peuvent pas renoncer à leurs droits et ils possèdent encore ceux qu'ils possèdaient alors. Le sauvage ressemble à un mineur et il ne peut pas renoncer à la propriété de cette réserve.

Sir WILFRID LAURIER: Que l'honorable ministre m'excuse; la loi exige que le sauvage soit consulté et donne son consentement.

M. CROTHERS: Certainement, mais il y a une différence sensible entre lui demander son consentement et lui permettre d'agir sans notre consentement.

Sir WILFRID LAURIER. Assurément.

M. CROTHERS: Il y a une loi qui exige que le Gouvernement consente, ainsi que le sauvage. Il faut être deux pour passer un marché dans le présent cas.

M. GUTHRIE: Trois.

M. CROTHERS: Le sauvage et son tuteur.

Sir WILFRID LAURIER: Et l'autre, ce qui fait trois.

M. CROTHERS: Deux d'un côté, et un de l'autre. Le Gouvernement est censé protéger le sauvage qui ne peut rien faire lui-même au sujet de ses biens. Par conséquent, peu importe ce qu'il a fait le 9 avril, s'il l'a fait sans le consentement du Gouvernement; ses droits n'en n'ont pas souffert. Il est étonnant de voir que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) porte aujourd'hui beaucoup plus d'intérêt au sauvage qu'il ne lui en portait en 1910, lorsqu'il disait en substance: Passez n'importe quel marché avec les sauvages, ce qui les contentera nous contentera aussi. Après ses observations d'aujourd'hui, on a peine à le croire; mais la première phrase de sa réponse à une dépêche qu'il avait reçue de M. McBride, le 26 octobre 1910, prouve qu'il ne portait pas beaucoup d'intérêt aux sauvages en ce temps-là.

Sir WILFRID LAURIER: C'est tout le contraire.

M. CROTHERS: Mon très honorable ami paraissait croire qu'il n'était pas tenu de s'assurer que les sauvages obtiendraient justice.

Sir WILFRID LAURIER: Au contraire. L'affaire était pendante depuis des années et il s'agissait d'obtenir le consentement des sauvages.

M. CROTHERS: Peu importe qu'elle fut pendante depuis deux ans ou depuis dix ans. Voici sa réponse:

J'ai parlé au ministre de l'Intérieur.

C'était le député d'Edmonton qui alors ne portait pas la moitié autant d'intérêt

aux sauvages qu'il semble leur en porter aujourd'hui:

J'ai parlé au ministre de l'Intérieur, et les arrangements qui contenteront les sauvages nous conviendront.

Passez n'importe quel marché avec les sauvages, nous n'en avons cure. Ses paroles ne sauraient avoir un autre sens, et ce n'est pas seulement le langage du chef de l'opposition, mais celui du député d'Edmonton, car celui qui dirigeait alors le Gouvernement a dit dans sa dépêche à M. McBride qu'il avait parlé au ministre de l'Intérieur. Ainsi, le premier ministre dans la personne du présent chef de l'opposition et le surintendant des Affaires indiennes dans la personne du représentant actuel d'Edmonton se sont consultés pour répondre à M. McBride, et voici ce qu'ils ont dit:

J'ai parlé au ministre de l'Intérieur, et les arrangements qui contenteront les sauvages, nous conviendront.

Passez le marché que vous pourrez conclure; contentez-les et vous nous contenterez. Je voudrais savoir si, en prenant cette attitude, ils remplissaient leur devoir envers les pupilles de la nation qu'ils représentaient, ou qu'ils auraient dû représenter. C'est là l'attitude qu'ils ont prise en ce temps-là.

M. GUTHRIE: Certainement.

M. CROTHERS: L'honorable député le reconnaît.

M. GUTHRIE: Depuis des années, le Gouvernement savait ce que ces sauvages voulaient et il savait aussi que leur prix étaient suffisant, mais le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne voulait pas le payer.

M. BARNARD: L'honorable député qui fait cette assertion connaît-il les faits?

M. GUTHRIE: Cette assertion est vraie, si je ne me trompe.

M. CROTHERS: Peu importe ce que le Gouvernement savait. Cela prouve aussi clairement qu'on peut prouver une chose que son attitude était celle-ci: Peu importe ce que nous avons voulu obtenir de vous dans le passé; peu importe ce que nous avons pensé depuis deux ou trois ans, passez le marché que vous voudrez avec les sauvages, si vous les contentez vous nous contenterez. Et ce qui s'est dit s'est fait. J'approuve beaucoup l'attitude de mon honorable ami sur la question de savoir s'il était sage ou imprudent de donner $10,000 à chacun de ces sauvages. Je ne puis concevoir que celui qui a à cœur le bien des pupilles de l'Etat consente à ce qu'on donne $10,000 à chacun de ces sauvages. Quelqu'un a-t-il été surpris de lui entendre lire des extraits de journaux disant que ces sauvages, qui vaient reçu $10,000 par tête, ont gaspillé cette somme en quelques semaines et ruiné leur santé. Il n'était pas sans connaître le caractère des sauvages. Il avait été pendant des années surintendant général des Affaires indiennes et il savait alors comme il sait aujourd'hui, et le chef de l'opposition savait alors comme il sait aujourd'hui, qu'il était imprudent de remettre $10,000 à chacun de ces sauvages.

Mais, ils nous disent qu'en ce temps-là ils devaient faire quelque chose pour obtenir l'abandon de la réserve par ces sauvages. Certainement. Les sauvages ne voulaient pas s'en désaisir et ces messieurs nous disent qu'ils n'auraient pas pu disposer de la réserve autrement. Le 19 mai 1911, celui qui était alors surintendant général des Affaires indiennes a fait adopter par la Chambre un bill qui l'autorisait à faire passer ces sauvages dans une autre réserve et à conserver le prix de vente de cette propriété dans l'intérêt des sauvages eux-mêmes. La loi adoptée le 19 de mai décrète que, lorsque les sauvages ne sont pas d'accord au sujet de la cession de leurs réserves situées dans les limites d'une ville ou d'une cité ayant une population de 8,000 habitants, ou dans le voisinage d'une ville ou d'une cité, le Gouvernement peut soumettre la question au juge de la cour de l'échiquier et obtenir la permission de vendre les terres, d'en acheter d'autres ailleurs pour les sauvages et de créer un fonds avec le reste du prix de vente de la réserve primitive. Il a fait adopter cette loi qui s'applique aujourd'hui à ces réserves. Il aurait pu la faire adopter ou il aurait pu attendre pour traiter avec les Songhees qu'une disposition de la loi lui eut permis de conserver, dans l'intérêt de ces enfants de la nature, de ces pupilles de la nation, le prix de vente de leur réserve. Au lieu de cela, il a fait ce qu'il craint que le Gouvernement ne fasse. Vu sa conduite à l'égard des sauvages de la réserve de Saint-Pierre à Selkirk, je m'étonne qu'il s'intéresse tant au bien-être des sauvages. Toute la députation se rappelle bien les faits, et je n'ai pas l'intention de les raconter en détails. A l'égard de la réserve indienne de Saint-Pierre, comme à l'égard des Songhees de Victoria, il a prouvé qu'il ne se rendait pas compte de son devoir envers ces créatures qui ne pouvaient pas prendre soin de leurs intérêts. L'honorable député n'avait pas besoin de l'apprendre au Gouvernement.

Les droits des sauvages de la réserve de Kitsilano sont exactement les mêmes aujourd'hui qu'ils étaient au premier avril, ou avant qu'aucune démarche dont mon honorable ami parle, n'aient été faites, et nous veillerons à ce que ces droits soient protégés. Nous veillerons aussi à ce que les sauvages soient traités avec justice, et nous ne permettrons pas une répétition de

ce qui s'est passé au sujet de la réserve des Songhees.

M. C. H. BARNARD (Victoria): Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots seulement pour rectifier un ou deux malentendus qui paraissent exister dans l'esprit de quelques honorables députés au sujet des faits relatifs à la réserve des Songhees, et l'état actuel des sauvages. Certains députés sont peut-être trop disposés à croire ce que disent les journaux, et l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a voulu peut-être protéger ses chefs contre les effets d'un télégramme que l'on a lu pendant la discussion cet après-midi. L'honorable député de Wellington-sud a sans doute pensé qu'il aide à son chef au sujet du télégramme adressé à sir Richard McBride et dans lequel on lui disait d'effectuer tout marché qu'il voudrait, lorsqu'il a dit que le Gouvernement était au courant du prix de la réserve des Songhees. L'honorable député se trompe entièrement. Le Gouvernement actuel a envoyé des agents chez les sauvages, et le gouvernement de la Colombie demandait depuis des années aux sauvages de faire leur prix. Tant que le marché n'a pas été conclu par le gouvernement provincial, le Gouvernement fédéral n'avait aucune idée du prix que les sauvages accepteraient pour leur réserve et personne autre non plus ne connaissait ce prix.

Je désire calmer les appréhensions de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) au sujet de l'état de ces sauvages, et ce n'est que leur rendre justice que de contredire ce qui a été dit à leur sujet. Je crains que mon honorable ami le ministre intérimaire de l'Intérieur (M. Crothers) se soit trop empressé de combattre cette résolution, et pour appuyer son opposition, il a accepté comme vraie l'assertion que ces sauvages vivaient dans un état de dépravation et de débauche.

M. OLIVER: Je crois que la motion dont j'ai donné lecture disait que quelques-uns de ces sauvages vivaient dans cet état, mais non pas tous.

M. BARNARD: Il est possible que parmi les cent vingt-cinq sauvages qui sont sur cette réserve quelques-uns vivent ainsi, mais je dis sans crainte de contradiction que d'une façon générale l'article publié dans ce journal est absolument faux. Tous ceux qui connaissaient la vie de ces sauvages avant le jour où ils ont cédé leur réserve, et qui connaissent leur état aujourd'hui savent que cette cession a été la meilleure chose qui pouvait leur arriver. Avant l'abandon de leurs droits sur cette réserve, les sauvages vivaient dans des cabanes très misérables. Aujourd'hui chacun d'eux possède sa maison sur la nouvelle réserve. Plusieurs familles vivaient auparavant entassées dans une seule "tepee" tandis qu'aujourd'hui chacune a sa maison séparée, avec jardin, chevaux et voitures, et elles partissent être très prospères. Tous ceux qui passent par là ne peuvent dire que c'est une réserve sauvage.

M. GUTHRIE: Ont-ils reçu un prix raisonnable pour leur ancienne réserve?

M. BARNARD: Ils ont eu un très bon prix, et j'en suis heureux.

M. NESBITT: Et ils vivent dans un état plus prospère aujourd'hui qu'auparavant.

M. BARNARD: Beaucoup plus.

M. NESBITT: Et ce n'était pas un mal que de leur payer cet argent?

M. BARNARD: Je ne le crois pas—certainement non. Et les honorables membres de la gauche feraient bien de laisser au gouvernement de la Colombie le soin de veiller à ce que les sauvages de la réserve de Kitsilano soient bien traités, aussi bien traités que l'ont été les Songhees.

L'honorable député d'Edmonton a fait une autre assertion qui demande quelque examen. Il a dit qu'il y avait des doutes au sujet du titre de cette réserve; que le gouvernement provincial avait payé $300,000; que d'autres avaient offert un million et demi, et que quelqu'un avait évalué la réserve à sept millions de piastres, chiffres qui, à mon avis, sont absolument ridicules.

L'honorable député (M. Oliver) a dit qu'il fallait examiner la question du titre avant de vendre la réserve, mais il n'a pas suivi cette politique lorsque ses amis du Grand-Tronc-Pacifique ont voulu acquérir la réserve sauvage sur l'île Kaien, l'emplacement actuel de Prince-Rupert. Il savait que le titre en était douteux; il n'a pas voulu en faire une vente ordinaire; il n'a remis à la compagnie que les droits qu'il croyait que la couronne possédait. Le gouvernement provincial prétendit que les sauvages devaient remettre leur réserve directement à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et celle-ci après avoir, je suppose, fait examiner les titres, décida qu'il serait mieux pour elle de payer le gouvernement provincial, et elle lui paya une somme assez forte pour obtenir les droits de la réserve.

Au sujet de la réserve de Fort-George que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a aussi acquise et possède aujourd'hui, et dont elle se propose de faire un point de division, l'honorable député n'a pas suivi la même ligne de conduite qu'il propose de suivre aujourd'hui au sujet de cette réserve. Je ne crois pas qu'il avait moins le souci du bien-être des sauvages que de créer des embarras au Gouvernement.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): La réserve de Kitsilano est située à l'embou-

chure du ruisseau False dans la ville de Vancouver, et ainsi que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) l'a dit, elle a sans aucun doute une très grande valeur comme toutes les réserves sauvages. Ainsi que l'a dit le très honorable chef de l'opposition, il n'est certainement pas de l'intérêt d'une ville qu'une bande de sauvages vivent dans ses limites, et il n'est pas non plus bon pour les sauvages eux-mêmes, au point de vue moral et physique qu'on leur permette d'y demeurer. Depuis plusieurs années on a admis qu'il était très désirable que ces sauvages fussent éloignés de la réserve Kitsilano, et c'est un fait aussi bien connu que l'on a rencontré des difficultés considérables à traiter avec eux au sujet de leurs droits sur cette réserve, située comme elle l'est. Autant que j'ai pu le constater par la correspondance et d'autre façon, le gouvernement provincial a été guidé par le désir d'éloigner ces sauvages de la ville pour le bien général, et pour leur bien à eux-mêmes.

Je puis dire aussi, en ma qualité de représentant de la ville de Vancouver, que j'ai toujours été très fortement en faveur de ce changement et que j'ai travaillé de toutes mes forces pour qu'il se fasse. J'ajouterai que je suis absolument opposé à la vente de cette réserve à des particuliers. Le terrain y a une grande valeur, et je considère qu'on devrait le garder pour des fins publiques. Les représentations que j'ai faites au Gouvernement auront pour effet, je crois, de lui faire reconnaître l'importance d'employer ce terrain pour des fins publiques, ce que j'espère. Je puis dire aussi que le gouvernement provincial m'a fait savoir, non pas d'une façon officielle, mais la chose ressort de la correspondance et des avis publiés dans la presse, que c'était son désir de protéger tous les intérêts publics en jeu. Conséquemment, si l'honorable député d'Edmonton prétend qu'il y a danger, soit pour les intérêts publics ou pour ceux des sauvages, il n'a aucune raison de craindre.

L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a dit que la réserve contenait 86 acres, je suppose que si le débat continue assez longtemps elle aura doublé en étendue avant que nous l'ayons terminé; mais en réalité la réserve contient 79 acres, moins le terrain de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la ligne de Lulu-Island et celle du tramway électrique, ce qui laisse exactement 72 acres dans la réserve. Cette réserve est située à l'embouchure du creek False, et l'emplacement a une grande valeur. La question du titre a fait le sujet de beaucoup de discussion dans la Colombie-Anglaise, à ma connaissance, pendant les quinze ou vingt dernières années, sans que l'on ait pu jamais arriver à une solution satisfaisante, mais le Gouvernement fédéral actuel a coopéré avec le gouvernement provincial et a nommé une commission qui siégera dans une ou deux semaines pour régler cette question du titre des terres des sauvages.

L'honorable député de Wellington-sud a dit qu'il n'y avait aucun doute que le Gouvernement fédéral représentait la couronne dans le cas actuel, et immédiatement après il approuvait l'idée que la question du titre fût laissée à la décision d'une commission. Or, monsieur l'Orateur, je crois que nous devrions traiter une question de ce genre sans esprit de parti et ne pas chercher à embarrasser le Gouvernement en disant des faussetés—peut-être ne devrais-je pas employer cette expression—mais dans tous les cas en disant des choses qui sont contraires aux faits. La question du titre est indubitablement difficile à régler. La Consitution donne au Gouvernement fédéral la tutelle des sauvages et le soin d'administrer les terres réservées pour leur usage, et la Constitution renferme d'autres dispositions qui donnent au Gouvernement fédéral un droit complet sur les terres des sauvages. D'un autre côté, la province réclame, et je crois non pas sans raison, que si la garde et l'administration des terres des sauvages sont confiées au Gouvernement fédéral par la Constitution, du moment qu'ils abandonnent une réserve la terre retourne à la province.

Cela m'amène à la question de la valeur du terrain, et je crois être aussi en état qu'aucun membre de cette Chambre à exprimer une opinion sur ce sujet. L'honorable député d'Edmonton a dit qu'on lui avait rapporté que cette réserve valait $7,000,000. Il n'est pas juste que l'on lance dans le public un chiffre de ce genre comme étant la valeur approximative de ce terrain; il est bien loin de valoir sept millions de dollars.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas que mon honorable ami croie que j'ai dit que le terrain valait $7,000,000; certains journaux de Vancouver ont dit que quelqu'un avait évalué le terrain à $7,000,000.

M. STEVENS: Je répondrai à l'honorable député que, se basant sur ces dires des journaux de Vancouver et d'ailleurs, il a essayé de trouver le Gouvernement en faute au sujet du prix qui pourrait être obtenu pour cette réserve.

Il a parlé de sept millions de dollars, et il a dit en substance que l'iniquité de cette transaction dépassât de beaucoup celle de la concession Donaldson. Il a fait cela avec l'intention voulue de donner au peuple canadien une idée entièrement fausse quant à la valeur de cette réserve.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis de dire qu'un membre de cette Chambre a fait une chose avec l'intention voulue de créer une fausse impression dans l'esprit du peuple, ce serait là imputer des motifs

peu convenables à un honorable représentant.

M. STEVENS: J'acquiesce à votre désir, monsieur l'Orateur. Je dis que l'effet de l'argument de l'honorable représentant était de faire croire au peuple que cette terre valait sept millions de dollars, alors qu'en réalité elle ne vaut probablement pas le dixième de cela. La valeur de cette propriété peut être calculée de différentes manières.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami habite Vancouver et il connaît probablement la valeur de la terre en question. Quelle est son opinion sur cette valeur?

M. STEVENS: Cette valeur peut s'estimer de différentes manières. Si vous prenez le point de vue de répartir cette terre en lots de 25 pieds, et de vendre chaque lot à des particuliers à longue échéance, vous pourriez probablement en retirer un montant considérable; vous pourriez peut-être en retirer environ deux millions de dollars.

M. NESBITT: Quelle est la valeur en bloc?

M. STEVENS: En bloc, et à moins qu'une grande corporation ne désire avoir cette terre pour son importance stratégique, elle ne vaut certainement pas autant que cela.

M. LEMIEUX: Elle est située à l'embouchure de la rivière?

M. STEVENS: A l'embouchure du creek False On a dit qu'une grande compagnie de chemin de fer désirait avoir cette terre, mais je ne connais rien de cela, bien que certains de ces honorables messieurs de la gauche paraissent en savoir plus long que moi à ce sujet, et je vois que les journaux en ont déjà dit quelques mots. Un chemin de fer, cherchant un emplacement particulier qui lui donnerait un avantage pour le trafic, pourrait être en état de payer pour cette propriété un prix plus considérable que n'en comporterait sa valeur intrinséque; et en envisageant la chose à différents points de vue on peut fixer des valeurs différentes. Il y a encore autre chose à prendre ici en considération. Le gouvernement provincial a payé aux Indiens $219,000 ou $220,000; c'est là, je crois, le montant qui sera reçu par les Indiens. Eh bien, cela ne représente pas la valeur entière de la réserve.

Cela représente, à leur point de vue, la valeur des droits des Indiens dans cette réserve, car ils reconnaissent ces droits. Je ne dis pas que ce soit une manière bien régulière d'envisager la chose. Ils prétendent que la valeur de cette terre est encore plus considérable, et que cela dépend du gouvernement provincial. Cette question est en suspens, ainsi que l'a déclaré le substitut du ministre de l'Intérieur, et l'administration en est maintenant saisie. Ce Gouvernement n'a donc pas consenti, et il n'y a aucun motif de chercher à condamner ce Gouvernement pour un acte qu'on prétend avoir été commis, mais qui n'a pas été commis du tout. En premier lieu, la valeur de cette réserve ne peut pas être évaluée d'après les sommes qu'on dit avoir été payées aux Indiens; et, en second lieu, la supposition de corruption—c'est certainement ainsi que l'entend l'honorable député d'Edmonton—ne repose sur aucun fondement.

Ayant pu voir tout cela de très près, je crois être en mesure de pouvoir dire qu'en ce qui concerne le Gouvernement fédéral il n'y a eu aucune collusion—on a aussi parlé de cela—entre le gouvernement provincial et le Gouvernement fédéral pour fruster les Indiens de leurs droits. Le gouvernement provincial, ainsi que m'en informe le procureur général, a saisi l'occasion d'indemniser les Indiens, parce qu'il est extrêmement difficile d'amener les Indiens au point où ils peuvent être disposés à traiter avec un gouvernement ou avec un particulier. Le gouvernement avait pu les amener au point voulu et il leur a offert de l'argent, et quand on vit que les Indiens étaient prêts à prendre cet argent il leur fut versé. Je ne veux pas dire que le gouvernement provincial a agi régulièrement; le procureur général m'informe que c'étaient là ses motifs, et que l'intention était de traiter plus tard avec le Gouvernement fédéral.

En terminant, et en prenant ici en considération que les intérêts de la ville de Vancouver, sans m'occuper du rôle joué dans cette transaction par le gouvernement provincial, je dois dire que l'acquisition de cette réserve était désirée depuis bien des années par la population de Vancouver. Un candidat a déjà dit, je crois, que ce fut en 1906, que le très honorable leader de l'opposition, alors premier ministre, avait déclaré que s'il revenait au pouvoir il obtiendrait du Gouvernement fédéral la cession des droits des Indiens à la ville de Vancouver, et il fut acclamé pour cela par par le peuple. Le gouvernement provincial a laissé entendre qu'il serait prêt à négocier avec le Gouvernement fédéral à ce sujet. Mais ce que j'affirme, c'est que cette réserve, étant donné sa situation, convient à des fins publiques pour y construire des docks, et qu'elle devrait être conservée dans l'intérêt public et pour la ville de Vancouver, et qu'il faut bien nous garder de la laisser passer aux mains de particuliers ou de sociétés quelconques.

M. NESBITT: Comme mon honorable ami vient de Vancouver, je désirerais lui demander quelques renseignements. En considérant la réserve comme achetée par la ville de Vancouver, quelle en serait, suivant lui, la valeur?

M. STEVENS: Mon opinion à cet égard était de laisser tout cela entièrement à la commission qui a été instituée pour trancher la question de la valeur, et aussi pour décider quel montant mettre en fidéicommis pour les Indiens. C'est là la base sur laquelle j'ai toujous espéré et j'espère toujours que la chose serait réglée. Ainsi donc, les Indiens peuvent obtenir une évaluation parfaitement équitable; et quant aux droits du gouvernement provincial, ils peuvent être sauvegardés et des compensations peuvent être accordées. Mais je désire en finir avec ce que j'avais à dire, quand mon honorable ami m'a interrompu, c'est-à-dire qu'on ne devrait pas permettre que cette propriété sorte des mains du public. Elle a une très grande valeur, et cette valeur ne fera qu'augmenter avec les années. J'ai tout espoir que le Gouvernement actuel, en traitant cette question et en régularisant la situation présente précipitée par l'action du gouvernement provincial, aura toujours en vue l'intérêt public et qu'il ne permettra pas que cette réserve passe à des particuliers.

M. McKENZIE: Comment la province de la Colombie-Anglaise comprend-elle les droits des Indiens? Ces droits appartiennent-ils à un nombre déterminé d'Indiens qui s'établissent sur la réserve, ou bien à des Indiens venant sur la réserve?

M. STEVENS: Il y a plusieurs réserves aux environs de Vancouver, qui sont attribuées à une tribu d'Indiens, et certains groupes de certaines tribus ont des réserves en leur nom. Cette réserve particulière comprend environ vingt-cinq familles. L'attitude prise par le gouvernement de la Colombie-Anglaise c'est que, tant que les Indiens habitent la réserve, cette réserve appartient en totalité aux Indiens, sous la garde du Gouvernement fédéral; mais que, dès que les Indiens n'ont plus besoin de la réserve, elle fait retour à la province. C'est là, en peu de mots, la situation.

M. McKENZIE: Supposons que ces vingt-cinq familles sortent de la réserve, et qu'elles soient remplacées par d'autres, les derniers arrivés acquièrent-ils des droits à la réserve?

M. STEVENS: Non. Tous les Indiens auxquels est attribuée une terre particulière devront l'abandonner avant que le gouvernement provincial puisse exercer ses droits de retour.

Je ne prétends pas que les droits de retour soient aussi complets qu'il est dit. Il paraîtrait qu'en vertu de la Constitution fédérale ces droits sont fondés. Toutefois, c'est là un point purement technique, et il y a, à cet égard, à prendre en considération plusieurs autres dispositions figurant dans les arrêtés du conseil.

M. NESBITT: J'avais compris que l'argent avait été versé aux Indiens par le gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise, et que les Indiens étaient partis de la réserve? Est-ce bien cela?

M. STEVENS: Je ne puis parler avec plus d'autorité sur ce point-là que ne l'a fait l'honorable représentant d'Edmonton. Je crois comprendre, d'après des informations non officielles reçues de la Colombie-Anglaise, que les choses se sont ainsi passées, c'est-à-dire que les Indiens ont été payés et qu'ils sont partis. Mais, comme je comprends la chose, l'argent a été déposé en banque à leur compte individuel.

M. NESBITT: S'il y a des négociations entre le Gouvernement de la Colombie-Anglaise et le Gouvernement fédéral, combien d'argent les Indiens pourraient-ils encore recevoir comme suite à ces négociations?

M. STEVENS: Il est impossible de dire d'avance quel pourrait être le résultat d'un conflit d'opinion entre les deux gouvernements. Je crois que le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'efforce d'agir, en cette occurrence, de la manière la plus honorable, vis-à-vis des autorités fédérales. Aussi donc, il y a tout lieu de s'attendre que le résultat final de l'incident sera complètement satisfaisant pour les Indiens, pour le public et pour la province.

M. OLIVER: Puis-je demander au ministre intérimaire des Affaires indiennes quelques détails au sujet de la commission chargée d'une enquête sur les affaires indiennes dans la Colombie-Anglaise. A-t-on donné à cette commission des instructions pouvant servir de base à une entente entre ce Gouvernement et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, et, dans l'affirmative, ces instructions ont-elles été déposées sur le bureau de la Chambre?

M. CROTHERS: Je crois que toutes les instructions données jusqu'à présent aux commissaires sont les décrets du conseil qui les désignent à cette charge, et la convention en vertu de laquelle ils sont ainsi désignés.

M. OLIVER: Il y a donc une convention entre ce Gouvernement et le gouvernement de la Colombie-Anglaise en vertu de laquelle la commission est instituée.

M. CROTHERS: Oui.

(La motion de M. Oliver est rejetée.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER.

Sur motion de l'honorable J. D. Hazen (ministre de la Marine et des Pêcheries)

la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu d'édicter une loi tendant à régulariser l'administration du port de Vancouver et constituant en corporation les commissaires du port de Vancouver, et tendant à mettre la corporation ainsi constituée en possession de toutes les terres et de tout intérêt dans les terres situées dans les limites du port, et qui jusqu'ici relevaient de Sa Majesté, pour par ladite corporation être administrées pour les fins de cette loi; et que le revenu provenant des terrains riverains situés dans le port et qui ont été loués, ou dont il a été autrement disposé en faveur de toutes personnes par le Gouverneur en conseil, ainsi que tous les péages, honoraires et redevances (à l'exception des frais de pilotage, des contributions pour les marins malades et des honoraires pour l'inspection des bateaux à vapeur) provenant de ce port et qui sont maintenant payables au gouvernement du Canada, soient payés à ladite corporation et retenus par elle, et forme partie de son revenu général sous le régime et pour les fins de cette loi.

M. HAZEN: Ce bill tend à la création d'une commission du port. Cette réforme est demandée par les autorités municipales de Vancouver. Ce projet de loi est calqué sur les autres projets adoptés à différentes époques par ce Parlement, et tendant à la création de commissions pour les ports d'Hamilton, de Winnipeg et de Montréal. Il semble nécessaire de prendre quelque initiative à brève échéance pour le port de Vancouver. Le mouvement annuel de Vancouver atteint un chiffre fort élevé. Approximativement il est de 10,000,000 de tonnes et jusqu'à tout dernièrement le Gouvernement fédéral n'a encore presque rien dépensé pour ce port.

Si l'on veut que la ville de Vancouver conserve son commerce actuel et puisse recevoir l'énorme augmentation de trafic qui résultera pour ce port de l'ouverture du canal de Panama, il importe de prendre quelques mesures pour mettre le port dans la situation voulue. Le revenu du port est relativement minime, vu qu'il n'y existe pour ainsi dire pas de quais publics. La propriété de la grève serait attribuée à la commission. Actuellement les recettes perçues par l'Etat des baux de grève du port atteignent les chiffre annuel de $11,000 à $12,000. Tout ce revenu serait dévolu à la commission du port, de sorte que ces recettes des baux de grève seraient affectées à l'amélioration du port. Pour les besoins des projets de loi, la définition du port comprend le bras Nord, la baie de Burrard, Port-Moody, False-Creek et la baie des Anglais, ainsi que toutes les eaux de marée se trouvant à l'est de la ligne s'étendant de Point-Atkinson vers le sud jusqu'à l'endroit le plus occidental de Point-Grey. Ce sont là, me dit-on, les bornes géographiques approuvées par l'ingénieur en chef du département de la Marine, le colonel Anderson.

M. GRAHAM: Je serais bien aise qu'on nous donnât un peu plus de détails, afin de me faire une idée plus précise de la chose.

M. STEVENS: La frontière du port est une ligne tirée de Point-Atkinson, le point septentrional extrême entre le détroit de Howe et la baie des Anglais, l'entrée de la baie de Burrard jusqu'à Point-Grey, l'endroit occidental extrême de la péninsule entre le fleuve Fraser et la baie de Burrard. Le port comprend tout ce qui est inclus dans ces bornes.

M. LEMIEUX: Combien de milles?

M. STEVENS: Environ 9 milles ½ d'étendue entre ces lignes et 6 ou 8 à l'extérieur, probablement 16 ou 18 milles carrés d'étendue. La distance de Point-Grey à Second-Narrows est d'environ 8 milles; mais si on va jusqu'à Port-Moody, il y a environ 14 milles. Voilà la distance du côté est. Puis le port comprend le bras Nord. Le bras Nord a été inclus sur la proposition du colonel Anderson, parce qu'il est impossible d'entrer dans le bras Nord ou d'en sortir sans passer directement par le port, et on a jugé utile que les commissaires du port eussent la direction du trafic à cet endroit.

M. LEMIEUX: Quelles sont les principales lignes de steamers faisant escale à ce port?

M. STEVENS: Les voici:

Lignes de steamships faisant aujourd'hui escale à Vancouver.
Lignes de vapeurs entre l'Australie et le Canada, mensuel.
Ligne Frank Waterhouse au nord de la Chine, mensuel.
Ligne Frank Waterhouse en Australie, mensuel.
Royal Mail.
Hambourg-Américaine (au début).
W. R. Glace, de New-York.
Ligne Blue Funnel (Liverpool, London et Glasgow), mensuel.
Harrison Direct, Liverpool, mensuel.
East Asiactic steamship, Copenhagen, bimensuel.
Ligne du Pacifique-Canadien, trihebdomadaire.
Ligne Orientale, bihebdomadaire.
Ligne du Pacifique-Canadien, route du nord, bihebdomadaire.
Ligne Weir au nord de la Chine.
Ligne Maple Leaf de New-York, bihebdomadaire.
Pacific Coast Steamship Co., Californie, hebdomadaire.

Sir WILFRID LAURIER: Cette résolution tend à doter cette nouvelle corporation d'une propriété publique fort précieuse. En même temps, une autre propriété aliénée produisant des recettes est attribuée à cette commission. Je ne veux nullement critiquer la mesure; seulement, je suggérerais au ministre que, lorsqu'il proposera la

deuxième lecture du bill, il devrait déposer sur le bureau un plan du nouveau port indiquant les propriétés publiques dont on veut doter la commission, ainsi qu'une évaluation approximative de ces terres, outre un état des propriétés aliénées, et dont les recettes doivent être attribuées à la nouvelle commission.

M. HAZEN: J'ai partie de ces renseignements sous les yeux.

Sir WILFRID LAURIER: Voici pourquoi je suggère la chose au ministre. Il est possible que cette commission ait à sa disposition de gros revenus. Je n'affirme nullement qu'il ne soit pas utile qu'elle les ait. Mais si on tient à la doter de propriétés publiques produisant de gros revenus, il serait bon de lui imposer quelque obligation. Je le comprends parfaitement, cette commission devra sans doute consacrer de fortes sommes à l'amélioraton du port ; mais si nous la dotons, il conviendrait de ne pas trop laisser cela à sa propre discrétion, mais d'inscrire dans le texte même de la loi les travaux qu'elle devra exécuter. Il va sans dire qu'il faudra des quais, des hangars, etc. A mon avis, du moins, Vancouver est appelé à devenir le port de l'avenir sur le Pacifique et à l'emporter même sur San-Francisco. En attendant l'achèvement du canal de Panama, il est impossible de calculer aujourd'hui le volume de trafic qui prendra naissance à Vancouver. Dans quelques années, cette commission aura à consacrer des millions de dollars au développement de ce port; mais il serait préférable d'avoir tous les renseignements sous les yeux pour éclairer notre jugement.

M. HAZEN: Avant l'entrée du chef de l'opposition, j'avais dit que le tonnage annuel venant au port de Vancouver est de 10,000,000 de tonnes approximativement; chiffre énorme si l'on considère combien peu de facilités ce port offre au commerce. J'avais aussi mentionné avant le chef de l'opposition les perspectives d'incroyable développement pour l'avenir, surtout en vue de l'achèvement du canal de Panama. Le chef de l'opposition suggère d'inscrire au bill certaines sauvegardes. Je lui rappellerai qu'il figure au bill un article qui confère à la commission du port le titre à la grève. En rédigeant le bill, nous avons cru utile de mettre la grève à la disposition de la commission. La pratique en vogue par le passé a été d'accorder des lots de grève pour fins d'utilité publique, et cela à un prix presque nominal.

Or, quand il s'agit d'un grand port comme celui-ci où la grève fait partie du port, il conviendra de mettre cette grève à la disposition des commissaires et de consacrer les recettes à l'entretien et à l'exploitation du port. Mais l'article assignant la grève à la commission contient cette réserve; cette grève est détenue subordonnément à tout bail ou privilège déjà accordé, ainsi qu'aux droits riverains, et le Gouvernement, au bout de chaque période quinquinnale, peut toujours rentrer dans sa propriété. C'est-à-dire que le Gouvernement peut à toute époque prendre possession de sa propriété, s'il le juge utile, et si elle n'est point utilisée dans l'intérêt public ou pour d'autres fins.

En vue de l'importante hausse des valeurs et de l'accroissement des recettes qui peut se produire à l'avenir, on a cru utile que tout traité relatif aux terrains conclu par la commission fût soumis à l'approbation du Gouvernement. C'est-à-dire que les commissaires ne sauraient se dessaisir de la grève, ne sauraient la vendre ni la louer que sous condition.

L'exécutif donne la garantie qu'il ne sera jamais accordé de bail, sauf lorsqu'un loyer légitime aura été obtenu. La gestion des recettes que l'Etat obtient actuellement du port de Vancouver se fait comme celle des autres ports; c'est-à-dire que, conformément à la loi relative aux maîtres de port, c'est le département de la Marine et des Pêcheries qui administre ce revenu. Voici la répartition des recettes obtenues de ce port: droits de port, $866.50; du gardien du port, $850; baux de lots de grève, $6,671.95; des capitaines de navires, $1,959.50, soit un total de $10,317.85.

Voilà les chiffres fournis il y a quelques mois; mais depuis, on a accordé d'autres baux de grève qui grossiraient probablement la totalité, et la porteraient à $12,000 ou $13,000. Sans doute ces recettes aideraient sensiblement la commission au début, en attendant l'achèvement de tous les travaux projetés et qui ne donneraient pas de recettes avant d'être terminés. Le système que j'ai cherché à appliquer au sujet des baux de grève et qui, du reste, est loin de m'avoir donné satisfaction, c'est de refuser, autant que possible, d'accorder des concessions, mais de tenir aux loyers. Je constate, d'après les stipulations des baux passés par mon prédécesseur, qu'ils sont accordés pour une période de vingt et un ans, avec stipulation de renouvellement pour une autre période de vingt et un ans et pour une troisième période de vingt et un ans, au même loyer. J'ai obtenu du conseil des ministres l'autorisation de faire insérer dans le projet une disposition permettant de reviser les prix des concessions après chaque période de vingt et un ans.

Le montant à payer sera fixé par le département de la Marine et des Pêcheries et si ce prix n'est pas jugé acceptable par le concessionnaire, on en référera à un juge de la cour d'échiquier. Il y a une difficulté pour fixer le montant raisonnable auquel ces grèves devraient être louées. Il

existait un système assez généralement observé dans le département par lequel on évaluait le rivage à $10 le pied en façade. Si le rivage avait une façade de 100 pieds, l'évaluation s'élevait à $1,000 et alors on demandait sur cette évaluation un loyer annuel de 5 p. 100, soit $50. Il m'a semblé que si cette méthode a pu être suivie dans le passé elle n'était plus admissible dans les conditions acteuelles, et nous évaluons le pied à $40 et nous demandons l'intérêt à 5 p. 100 sur cette estimation. Même à ce prix, je pense que le public obtient la propriété pour une somme très modérée et je pense que les commissaires du port qui sont sur les lieux et connaissent ces propriétés et leur valeur sont dans une meilleure position pour règler ces affaires que nous ne le sommes au département de la Marine et des Pêcheries. S'il y a d'autres renseignements que mon très honorable ami ou d'autres députés désirent avoir, je serai très heureux de les leur fournir dans la discussion générale, bien que je crois leur avoir donné des renseignements généraux assez complets.

M. OLIVER: La commission du port qui doit être créée recevra certains pouvoirs et autorisations en vue d'améliorer les conditions du port. Ces commissaires n'ont-ils d'autres intérêts en vue que ceux du Gouvernement fédéral?

M. HAZEN: Aucun autre.

M. OLIVER: C'est-à-dire que le Gouvernement fédéral fournit l'argent?

M. HAZEN: Il n'y a aucune disposition relative à une contribution de l'Etat. Dans les bills créant des commissions de ports, il n'y a aucune disposition pour que le Gouvernement fournisse ou avance l'argent. Si on pense que ce serait bon que le Gouvernement agisse ainsi à l'avenir, c'est une question qui devrait faire le sujet d'une législation séparée.

Ce bill crée simplement une commission du port et lui confie la direction du port. Sous l'empire de ce bill elle peut emprunter de l'argent de simples particuliers pour construire des quais, mais il n'y a aucune disposition pour que le Gouvernement fasse un prêt. Il n'y a pas de doute qu'à une prochaine session du Parlement une disposition de ce genre devra être prise dans l'intérêt du commerce du pays pour que de l'argent puisse être fourni en vue d'outiller complètement le port.

M. OLIVER: J'ai dans l'idée qu'en quelques endroits une commission du port est créée pour être à la disposition de la ville, c'est-à-dire que la ville est le pouvoir qui fait agir la commission. C'est ce qui arrive au commencement, mais après quelque temps l'intérêt financier de la ville diminue et l'intérêt du Gouvernement augmente sans que cet accroisement soit suivi d'une autorité proportionnelle. Il n'y a aucun doute sur l'importance du port de Vancouver et il n'y a aucun doute sur la nécessité de l'améliorer de toutes les façons possibles, et que la création d'une commission est le meilleur moyen d'arriver au résultat demandé. Tout ce que je désire, c'est qu'il soit entendu que cette commission relève du Parlement et que jusqu'à un certain point elle sera une création du Parlement et du Gouvernement.

M. HAZEN: Toutes les commissions de ce genre pour les ports sont la création de ce Parlement. Les mesures prises par les commissaires en administrant les affaires du port sont sujets à l'approbation du Gouvernement.

M. OLIVER: Toutes leurs mesures.

M. HAZEN: Oui, les mesures qu'ils prennent en vue de développer le port. Par exemple, avant de commencer la construction de quais, d'élévateurs à grains, les plans doivent être approuvés par l'ingénieur du ministère de la Marine et des Pêcheries et ce rapport doit être approuvé par un décret en conseil.

M. OLIVER: Mais le projet doit-il être approuvé?

M. HAZEN: Oui.

M. OLIVER: Les commissaires ne forment pas une corporation indépendante qui peut contracter des dépenses qui devront par la suite être payées d'une façon ou de l'autre.

M. HAZEN: Tout doit être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il autorité pour régler les tarifs imposables par les commissaires du port sur les navires qui y font escale.

M. HAZEN: Ils sont soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Dans le port de Montréal, il n'y a pas du tout de tarifs imposés aux navires. Il y en a sur les marchandises que les navires apportent dans le port.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. HAZEN demande à déposer un projet de loi (n° 182) pour former en corporation les commissaires du port de Vancouver.

M. LEMIEUX: Puis-je demander à l'honorable ministre quand il a l'intention de déposer le bill du port de Québec?

M. HAZEN: Prochainement, mais j'ai promis à mon honorable ami de lui donner certains renseignements que je dois obtenir de Québec. J'ai dit aussi à mon

honorable ami que les renseignements viendraient ici.

M. LEMIEUX: Quand attendez-vous M. Price?

M. HAZEN: J'attends les commissaires au commencement de la semaine prochaine.

M. LEMIEUX: J'aimerais que mon honorable ami prévienne l'honorable député de Québec-ouest (M. Power) et l'honorable député de Québec-centre (M. Lachance) quand la question viendra en discussion.

M. HAZEN: Je le ferai avec plaisir.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

SUITE DE LA DISSCUSSION DU BILL TENDANT A ENCOURAGER L'AGRICULTURE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 103), présenté par B. Burrell, en vue de donner de l'aide pour l'avancement agricole dans les provinces.

Sur l'article 3 (sommes payables pour l'instruction agricole).

M. le PRESIDENT: Il y a un amendement proposé par l'honorable député de Carleton (M. Carvell) qui est ainsi conçu:

Que l'article 3 soit amendé en insérant après le mot "quatorze" dans la ligne 7 les mots suivants: "sur une allocation à cet effet votée d'année en année par le Parlement et en ajoutant à la fin du dit article 3 les mots suivants: "pourvu que ces sommes soient votées chaque année comme susdit".

M. OLIVER: Le désir exprimé dans cet amendement est d'assurer que les propositions du Gouvernement pour les allocations annuelles seront soumises à la considération du Parlement avant que l'argent ne soit voté. C'est simplement en vue d'établir nominalement le principe du contrôle parlementaire et réellement, dans le cas de ce bill, pour assurer que chaque député venant de régions différentes du Canada pourra, d'une façon ordinaire, usuelle et constitutionnelle, travailler aux projets du département, si les propositions sont soumises à la discussion de la Chambre. C'est le but de l'amendement. Mon honorable ami qui l'a proposé dit qu'il aurait pu être mieux rédigé s'il avait eu plus de temps à sa disposition, mais c'est le principe que nous désirons affirmer.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Je me rend compte de l'objet de l'amendement de mon honorable ami, mais je pourrais dire qu'il n'y aura aucune difficulteé à nous rendre à ses vues, parce que chaque année on demandera au Parlement d'accorder une somme d'argent pour l'application de la loi, par un crédit spécial et sur ce vote, ainsi que sur le rapport général que nous devrons faire, en vertu d'un autre article, il y aura des occasions suffisantes pour discuter toutes les questions. Je crois que l'objet que nous avons en vue, à savoir: d'établir un principe continu et de rendre toute l'organisation stable, sera mieux atteint par le bill tel qu'il est rédigé.

M. NESBITT: Le ministre dit-il qu'il fera un rapport de ce qui a été fait avec l'argent l'année précédente, qu'il demandera un octroi chaque année et qu'on pourra discuter ce qui a été fait avec l'argent, avant qu'il n'en soit voté pour l'année suivante. Est-ce l'intention du bill? J'aimerais que le ministre nous donne une idée de la forme avec laquelle cette instruction sera donnée.

M. BURRELL: Pour un sujet semblable, il serait impossible de donner à un honorable député les détails d'une dépense qui comporte une quantité énorme de discussions avec les différentes provinces dont les conditions ne sont pas les mêmes. Le préambule dit que l'argent sera appliqué à l'éducation, à l'instruction et à la démonstration de sujets agricoles qui sont si variés. Nous serons très heureux, comme l'exige le bill, de soumettre un rapport complet de ce qui a été fait l'année précédente, et à ce moment, quand une proposition sera soumise pour l'année suivante, mon honorable ami et les autres députés auront toute facilité d'exposer leurs vues sur la façon dont la dépense devra être faite à l'avenir.

M. OLIVER: Je ne comprends pas ce que veut dire le ministre lorsqu'il déclare que chaque année il faudra voter une somme d'argent pour se conformer aux dispositions du bill.

M. BURRELL: L'autre jour, l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) trouvait à redire à l'idée qu'une partie de ces dix millions de dollars serait employée en paiement de fonctionnaires, ce qui diminuerait jusqu'à un certain point l'objet du bill. Je tiens à dire que tout argent voté en vertu de la loi est donné d'une façon absolu à la province, mais il y aura certaines dépenses relatives à l'administration, qui, naturellement, seront votées chaque année et qui donneront lieu à discussion.

M. GRAHAM: Je ne dis pas qu'il est mal de dépenser cet argent sous l'empire d'une loi, mais j'y vois certains inconvénients. Si quelques députés étaient d'avis que cet argent n'était pas bien employé, ils n'auraient d'autres recours que de demander le rappel de la loi, au lieu que si un crédit était demandé tous les ans

dans le budget, la Chambre pourrait en surveiller l'emploi.

M. EDWARDS: Si ce crédit devait être voté tous les ans, il faudrait spécifier en détail la somme affectée à chaque item, et dans l'intervalle des sessions, il peut se présenter des circonstances imprévues et des cas auxquels il n'était pas possible de pourvoir pendant la session précédente. N'est-il pas préférable, dans l'intérêt général, de laisser une certaine latitude au ministre dans l'emploi de cet argent?

M. GRAHAM: Il est souvent incommode d'être obligé d'entrer dans tous les détails d'une dépense, mais presque tout notre système de gouvernement repose sur cette obligation. Dans l'administration de l'Intercolonial, il y aurait souvent un avantage à régler certaines questions, sans un crédit spécial du Parlement, mais le ministre n'est pas autorisé à le faire, sauf dans quelques cas exceptionnels. Si, par exemple, une somme quelconque était votée pour faire disparaître un passage à niveau, à un certain endroit sur le parcours de l'Intercolonial, cet argent ne pourrait pas être employé à faire disparaître un passage à niveau à un autre endroit. Le système a des inconvénients, mais en y réfléchissant, on se rend compte de son utilité; le Parlement pourrait ne pas partager l'opinion du ministre, sur l'utilité des travaux à l'autre endroit.

Ma principale objection n'est pas à ce que cet argent soit dépensé sous l'empire d'une loi. Quand les provinces ont aussi voté un crédit et ont entrepris des travaux dont les détails n'ont pas encore été communiqués au ministre de l'Agriculture, ce dernier ne peut pas facilement soumettre au Parlement un état détaillé des opérations de l'année. Quoi qu'il en soit, si l'article 7 du bill est adopté et si l'emploi de l'argent est laissé au ministre de l'Agriculture, au lieu d'être laissé à la province, il devrait être tenu de soumettre au Parlement un état détaillé des dépenses faites par son département.

M. BURRELL: Mon honorable ami se rend compte comme moi de la difficulté de déterminer, à l'avance, tous les détails d'un semblable projet. L'autre soir, l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) nous a reproché de ne pas donner cet argent directement aux provinces et de nous en réserver l'emploi. Ce n'est pas la première fois que ce reproche m'est adressé. Quelques-uns prétendent que nous devrions donner cet argent aux provinces pour qu'elles en fassent ce qu'elles voudront. D'un autre côté, l'honorable député d'Edmonton est d'avis que nous devons en garder la direction. Nous nous sommes efforcés de tenir un juste milieu entre ces deux opinions opposées; nous faisons confiance aux provinces, dans l'espérance qu'elles concourront à l'exécution du projet et, en même temps, nous nous réservons un certain droit de direction dans l'emploi de l'argent. J'admets que sous certains rapports, ce bill constitue une innovation. Mais je crois qu'il sera toujours facile de l'amender. En attendant, je considère que l'on n'a pas donné de raisons suffisantes pour m'autoriser à modifier cet article. La Chambre pourra toujours discuter à fond l'emploi de cet argent.

M. NESBITT: L'honorable ministre a mentionné l'objection que j'ai soulevée l'autre jour. Si l'argent était remis directement aux provinces, ce serait une simple subvention que nous leur accorderions. Mais l'honorable ministre se réserve le droit de dire comment cet argent sera employé. Pour cette raison, je lui demande de quelle manière il entend l'employer. A cela il répond qu'il ne peut pas le dire.

Je suis convaincu qu'il a une idée en tête et s'il a élaboré un projet concernant l'emploi de cet argent par les provinces, je ne vois pas pourquoi il n'expliquerait pas à la Chambre de quelle manière il entend encourager l'enseignement agricole. Le ministre nous refuse ces explications et c'est pourquoi je m'oppose à l'adoption du bill tel qu'il est.

S'il se réserve la direction des dépenses, qu'il nous dise ce qu'il entend faire de cet argent, et s'il ne se réserve aucune direction, je ne vois pas pourquoi l'argent ne serait pas donné purement et simplement aux provinces.

Si ces crédits devaient être votés tous les ans, comme le voudrait l'honorable député d'Edmonton, le ministre serait tenu d'expliquer à la Chambre, à chaque session, ce qu'il entend faire et nous serions en état de dire si l'argent est bien ou mal employé. Je n'ai aucune objection à ce que cet argent soit voté tous les ans et je suis même d'avis que ce secours sera très restreint, quand la somme aura été partagée entre les neuf provinces. Ma principale objection, c'est que le ministre refuse absolument de dire comment cet argent sera employé.

M. CHISHOLM (Antigonish): Se propose-t-on d'établir des fermes dans la Nouvelle-Ecosse, pour faire une démonstration pratique de l'élevage des moutons. Si c'est là l'intention du ministre, où seront situées ces fermes?

M. BURRELL: Je ne puis pas répondre à cette question. Nous avons eu des pourparlers avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et toute la question sera étudiée à fond. Les deux gouvernements s'entendront pour mettre à exécution ce que l'on croira le plus utile et le plus avantageux dans l'intérêt de l'agriculture dans cette province.

M. GUTHRIE: Un mot au sujet de la prétention de l'honorable député d'Oxford-nord qui prétend que l'argent serait mieux employé s'il était remis directement aux provinces, sans aucune réserve. Si mon honorable ami veut lire l'article 4 du bill, il verra que les provinces auront la libre disposition de la plus grande partie de l'argent, du moment qu'un accord aura été conclu entre les deux gouvernements. L'intention de la loi est évidemment de confier aux provinces l'emploi de tout l'argent voté et le Gouvernement fédéral se réserve seulement la direction de l'emploi d'une somme de $20,000 par année, destinée à subventionner les collèges agricoles, et d'une autre somme de $20,000, qui est attribuée à chaque province. Tout le reste du crédit sera versé entre les mains des gouvernements provinciaux, comme une subvention ordinaire.

On peut dire, en somme, que cette loi n'est rien autre chose qu'une augmentation de la subvention annuelle payée aux provinces, sauf que cette subvention doit être spécialement affectée à des fins agricoles. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par les explications du ministre, avec ses commissaires et les fonctionnaires de son département, il a décidé que le meilleur moyen d'appliquer cet argent aux fins de l'agriculture, c'est de le faire servir à subventionner ou encourager l'enseignement agricole dans le pays. J'ignore si d'autres ont étudié la question de savoir jusqu'à quel point ce Parlement est autorisé à dépenser de l'argent pour les fins de l'enseignement, mais c'est certainement une question qui mérite d'être étudiée. Il y a dans le bill au moins une disposition qui prévoit une dépense des deniers publics, pour des fins d'enseignement—les opérations des collèges vétérinaires. Cela est clairement une fin scolaire et d'enseignement, et d'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, cette question est du ressort des législatures provinciales et échappe entièrement à la juridiction fédérale.

Je ne suis pas opposé à ce crédit; j'y suis plutôt favorable. Mais si nous devons intervenir dans un cas, nous devrions le faire également dans l'autre et si l'honorable ministre du Travail était à son siège, je lui rappellerais qu'à plusieurs reprises j'ai signalé à la Chambre que, bien nous ayons fait des dépenses considérables pour favoriser l'instruction agricole, par l'installation de fermes modèles, de stations agricoles, etc., nous n'avons jamais fait la moindre chose pour favoriser l'enseignement industriel. Nous attendons actuellement un rapport sur l'enseignement technique. Si nous accordons des subventions pour encourager l'enseignement agricole, ce sera un précédent que l'on pourra invoquer pour obtenir des subventions en faveur de l'enseignement industriel, lorsque cette question viendra en discussion, et j'espère que ce sera bientôt, car le rapport dont je viens de parler ne peut pas tarder à être déposé.

Je ne vois pas que le bill tel qu'il est présenté offre de grands dangers, au point de vue de l'emploi de l'argent, vu que la question reviendra en discussion tous les ans, mais je n'aime guère le principe en vertu duquel cet argent est voté. Le Gouvernement semble avoir pris pour règle de distribuer des subventions en vertu d'une loi. Il a eu recours à ce moyen dans le bill concernant les grandes routes, il y a recours dans le présent bill, il y a eu recours dans le bill naval, et je prétends que cette doctrine est en contradiction avec celle qui a prévalu dans le passé. Cette innovation n'est pas un progrès; c'est plutôt un pas en arrière, et à moins qu'on ne donne d'excellentes raisons pour que ces subventions soient votées en bloc, ainsi qu'il est proposé dans le présent bill, je maintiens qu'il est préférable de revenir à l'ancienne manière et de voter des crédits annuels, au lieu de voter d'un seul coup des sommes considérables dont l'emploi doit être réparti sur une période de plusieurs années. Je recommande au ministre de bien peser l'objection soulevée par l'honorable député d'Edmonton dans son amendement; l'adoption de cet amendement ne nuirait pas à l'utilité du bill et respecterait les coutumes bien établies de cette Chambre.

M. OLIVER: Si l'article 4, qui prévoit la répartition des fonds, était la seule partie du bill relative à cette répartition, je ne verrais aucune objection à l'article 3; dans ce cas le Parlement déciderait qu'une certaine somme d'argent doit être appropriée à des fins déterminées, pendant un certain nombre d'années. Mais l'article 5 change la portée de l'article 4. Bien que l'article 4 semble déterminer définitivement la répartition des fonds, l'article 5 fait intervenir le Gouverneur en conseil dans cette répartition.

Si le Gouverneur en conseil doit présider à la distribution de cet argent ou à l'emploi qui en sera fait, il en sera responsable au Parlement et c'est ce dernier qui aura la responsabilité de voter les crédits nécessaires. Rayez l'article 5, et l'article 3 ne présente plus d'objection, mais si vous maintenez l'article 5, l'article 3 devient une violation de la doctrine parlementaire en ce qu'il enlève à la Chambre le privilège de discuter, tous les ans, les opérations et les dépenses d'un département.

Je ne demanderai pas, aujourd'hui, à l'honorable ministre de nous faire connaître le plan de campagne qu'il a arrêté pour l'année prochaine. Sa politique en est encore à ses débuts, et il a le droit d'attendre l'occasion favorable pour énoncer ses idées et les mettre en pratique, jusqu'à un

certain point. Mais, après avoir eu l'avantage, au cours de toute une année, d'énoncer une politique, il doit assumer un peu de la responsablité qui lui incombe de ce qu'il a fait, et le Parlement a son mot à dire au sujet de ce que mon honorable ami se propose d'accomplir. La modification que j'ai soumise assurerait au Parlement l'exercice de ce droit. A mon sens, l'idée exprimée par l'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards) qu'une pareille attitude nuirait au fonctionnement du système qu'on veut inaugurer, parce qu'il faudrait diviser à l'infini le crédit dont il est question, ne tient pas debout. A l'heure qu'il est, on a voté des crédits assez élevés destinés à un grand nombre de divisions du service de l'Etat. Lorsqu'un ministre vient devant le Parlement pour lui soumettre son budget, il est prêt à renseigner la Chambre sur ce qu'il se propose de faire à propos de l'emploi de ces deniers, mais le renseignement qu'il fournit au Parlement, quant à cette distribution, constitue simplement un énoncé de ses intentions; rien ne peut l'empêcher de varier la fin de ces crédits, si les circonstances l'obligent de ne pas tenir trop sérieusement compte de la déclaration qu'il a faite au Parlemente. Il n'existe donc pas de motif qu'on puisse invoquer, à ce point de vue, à l'encontre de la modification proposée.

Je ne désire pas insister trop fortement sur cette question, vu que l'honorable ministre ne semble pas bien disposé à son endroit, mais, à nouveau, je dis que cette modification remettrait ce projet de loi d'accord avec la coutume parlementaire ordinaire et avec l'usage toujours observé ici, et je crois qu'elle contribuerait à assurer une mise en vigueur plus avantageuse de ce projet de loi. J'observe que l'article 6 contient une disposition pourvoyant à l'octroi d'argent par le Parlement d'une année à l'autre, pour promouvoir les fins qu'on veut atteindre par ce projet de loi. Il y a une immense différence entre voter de l'argent destiné à certaines fins et voter de l'argent suivant des conventions qui ont été arrêtées avec les provinces, conventions qui, cela va sans dire, revêtent une bien plus grande importance et dont la responsabilité retombe, à ce point de vue de l'entente, sur le Parlement, sur les membres de ce dernier. La députation devrait donc —en tant qu'elle est responsable aux électeurs de ce pays—avoir l'occasion de remplir cette responsabilité d'une manière satisfaisante.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): L'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) a laissé entendre qu'il mettait en doute le pouvoir qu'a ce Parlement d'adopter des lois relatives à l'instruction publique. Je tiens à lui signaler l'article 95 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui stipule que ce Parlement et que les législatures provinciales auront concurremment le pouvoir de légiférer au sujet de l'agriculture et de l'immigration.

S'il en est ainsi, pourquoi le pouvoir qu'ils possèdent à l'endroit de l'agriculture ne s'appliquerait-il pas quand à l'instruction? Ce projet de loi édicte que, au lieu de voter l'argent pour l'organisation d'une ferme où se fera l'élevage du bétail, on peut fonder, par exemple, des écoles où des conférences se donneront et où l'on fera des expériences pratiques. Dans la province de l'île du Prince-Edouard on a consacré une partie de la subvention accordée d'après la loi d'encouragement de l'agriculture, à un cours d'enseignement qui s'est donné à Charlottetown même et qu'ont suivi plus de cinq cents jeunes gens de cette province. Ceux qui ont assisté à ces leçons en ont retiré de grands avantages, car, on leur a enseigné en théorie et en pratique l'abatage du bétail, la façon de le découper, sans compter des démonstrations pratiques de tout ce qui se rattache à l'agriculture. La législation proposée est conçue d'après les données de la politique adoptée l'année dernière. Le Gouvernement, au lieu d'en faire une question de hasard, a décidé d'établir sur des bases permanentes l'aide accordée à l'agriculture. Chaque province du Canada compte son personnel d'agriculteurs, et ce personnel, à mon estime, devrait travailler de concert avec ceux que compte le Gouvernement fédéral dans toutes les provinces. Nous avons un excellent personnel à l'île du Prince-Edouard; c'est aussi le cas pour Ontario. Pourquoi, s'il en est ainsi, ces différents personnels ne travailleraient-ils pas de concert? L'argent sera octroyé aux gouvernements des différentes provinces; la population de chacune de ces dernières est plus en état de connaître ses besoins que ne le sont les conférenciers qui viennent d'autres provinces, par exemple. Du moment que ces deniers sont mis entre les mains de ces gouvernements, d'après une convention arrêtée d'avance—ainsi que le prévoit ce projet de loi—quant à la manière de les dépenser, je crois que l'argent est parfaitement sauvegardé, et que le Gouvernement fédéral prend une orientation qui assurera la fin qu'il se propose d'atteindre, l'intérêt public bien entendu.

La convention devra indiquer la fin pour laquelle cette aide est accordée, et je crois qu'il est parfaitement juste que ce Parlement décrète qu'on ne pourra consacrer qu'à des fins agricoles l'argent ainsi octroyé. Il ne conviendrait pas qu'on tolérât que cet argent fût compris dans les recettes générales de la province; il devrait porter une étiquette distincte, ainsi que le décrète ce projet de loi; dans ce cas, le Gouvernement fédéral, ayant la haute main sur l'ar-

gent, d'après l'entente arrêtée avec le gouvernement provincial, je ne puis voir qu'il résultera de l'injustice à l'endroit de la population du Canada, si le Parlement adopte ce projet de loi tel qu'il est.

Quel est le but de la modification conseillée, vendredi dernier, par l'honorable député de Carleton (M. Carvell)? C'est que, bien que ce montant de $10,000,000 doive être dépensé, au cours de dix années, l'honorable ministre de l'Agriculture devra venir, chaque année, demander à la Chambre d'établir le montant du crédit destiné à l'année en question. Cela est-il raisonnable? Est-ce là une amélioration? Ce Parlement changera-t-il le chiffre du montant que ce projet de loi fixe pour chaque province? Quel besoin y aura-t-il de demander à ce Parlement de voter à nouveau ce crédit, chaque année de ces dix ans? Je ne puis voir un motif raisonnable dans la prétention soulevée par les honorables membres de la gauche à l'égard de ce projet de loi.

M. GUTHRIE: Je ne crois pas que mon honorable ami de Queen (M. McLean) ait bien saisi ce que j'ai dit, ou ce que j'avais l'intention de dire, lorsque j'ai discuté la question d'enseignement telle qu'elle s'applique à tout le Canada et aux différentes provinces d'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Il m'est facile de comprendre que le Parlement a juridiction en commun avec les législatures provinciales en ce qui a trait à l'agriculture et que nous avons une juridiction exclusive dans toutes les matières qui se rattachent à l'industrie et au commerce. Mon but, en parlant comme je l'ai fait, était de convaincre l'honorable ministre du Travail et le Gouvernement que, s'ils demandaient de l'argent pour promouvoir l'enseignement agricole, ils auraient parfaitement raison d'en demander pour l'enseignement technique du moment que le rapport de la commission de l'enseignement technique serait soumis au Parment. Je vois d'un bon œil cette dépense, bien loin de la condamner, mais, lorsque je soutenais, il y a deux ou trois ans, que le Gouvernement devrait dépenser de l'argent pour l'enseignement technique ou pour l'enseignement industriel, on a prétendu que c'était là une question qui se rapportait à l'instruction en général à laquelle la Chambre n'avait rien à voir. Je soutenais que la Chambre avait le droit de s'occuper de cette matière, étant donné que celle-ci se rapportait à l'industrie et au commerce.

M. HAZEN: La Chambre a évidemment entretenu cette opinion.

M. GUTHRIE: Oui, mais après certaines difficultés et après que certaines provinces eurent entretenu une opinion différente, à l'origine, pour finir par en arriver à la même conclusion. Je ne m'oppose pas à l'octroi de cette subvention; au contraire, je l'approuve et j'espère qu'il établira un précédent, de façon à ce que, lorsque la question de l'enseignement technique nous sera soumise, l'honorable ministre du Travail puisse compter sur l'appui de la grande majorité des députés en proposant un crédit de cette nature.

M. McKENZIE: Ce principe de voter le montant, chaque année, n'est pas une idée nouvelle dans le cas de l'honorable ministre. Je ne comprends pas bien pourquoi l'honorable député de Queen, île du Prince-Edouard, et le ministre lui-même imaginent qu'il y a quelque chose d'erronnée dans la doctrine ou le principe qui veut qu'on demande, chaque année, au Parlement de voter le crédit nécessaire.

Le projet de loi que l'honorable ministre a déposé, l'année dernière, et qui portait en vérité, le même titre "loi à l'effet d'aider et d'encourager l'agriculture", contient le principe que nous favorisons. La dépense des deniers proposée, cette année, est simplement une dépense départementale.

M. BURRELL: Elle est difficilement départementale, puisque toutes ces conventions sont conclues sujettes à la sanction du Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres.

M. McKENZIE: Nous soutenons que les affaires du pays ne devraient être administrées au moyen de décrets en conseil, que le plus rarement possible; que la dépense des deniers publics devrait se faire ouvertement et que les ministres devraient obtenir du Parlement, chaque année, l'approbation des dépenses qu'ils se proposent d'effectuer. Le peuple de ce pays sent qu'il a une certaine sauvegarde, dans le cas de toutes ces dépenses, dans le fait que ces dernières sont soumises à la revision de l'auditeur général, mais, du moment qu'on a une disposition législative de cette nature arrêtant d'avance le montant d'un crédit qu'on doit acquitter au cours de dix ans, ce crédit ne tombe plus sous la revision de l'auditeur général, durant tout ce laps de temps, de sorte qu'on fait disparaître cette sauvegarde dont je parle. La deuxième disposition de la loi de l'an dernier se lisait aussi:

Le Gouverneur en conseil peut, en une année quelconque, et aux termes et conditions que prescrit l'arrêté du conseil, accorder à toute province, pour encourager l'agriculture, une subvention n'excédant pas la somme que le Parlement peut voter à cet effet pour ladite année.

Telle est l'autorité qu'il voulait s'arroger, l'année dernière. Le Gouvernement, je suppose, était, alors, tout aussi sage qu'il l'est, aujourd'hui, et j'aimerais que l'honorable ministre nous expliquât la nature du

pouvoir qu'il s'est arrogé, l'an dernier. Il a rapporté la loi de l'année dernière, et lorsqu'il nous demande de rétablir le pouvoir qu'avait le Parlement, d'après l'ancienne loi, d'exercer la haute main sur ces dépenses et de voter l'argent, d'une année à l'autre, il doit expliquer à la Chambre pourquoi il en agit ainsi.

Au cours de l'année dernière, son action a-t-elle été restreinte par l'article 2 de la loi? En a-t-il pas eu toute la liberté requise pour traiter avec les provinces? Pourquoi fait-il fi de ce principe bien établi de gouvernement parlementaire et de l'exercice de la haute main sur ces dépenses?

M. H. B. MORPHY (Perth-nord): Je tiens à féliciter l'honorable ministre à l'endroit de la législation progressiste contenue dans le projet de loi qu'il a déposé. Pour moi qui viens de cette splendide province d'Ontario, c'est un réel plaisir de constater que l'opposition faite à ce projet de loi n'a été ni bien accentuée, ni, évidemment, bien organisée. Je dirai, à l'instar de l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), que j'apprécie hautement l'idée que tout pouvant s'exécuter, d'après ce projet de loi, puisqu'il n'y a pas de disposition constitutionnelle à l'encontre, le même principe devra s'appliquer, dans certaines circonstances que l'avenir tient en réserve, à l'avantage des classes ouvrières du pays, suivant les données d'un enseignement technique.

a nature progressiste du présent projet de loi, l'attitude générale du Gouvernement sont des indices de progrès en tout ce qui tend à l'amélioration du sort de la population en général; c'est pourquoi je compte que le pays ne tardera pas à être doté de l'enseignement professionnel.

Pour ce qui est de l'observation de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), j'étais présent, l'an dernier, lorsque le ministre de l'Agriculture déposa son projet, il déclara—je m'en souviens très bien—qu'il ne s'agissait que d'un essai, d'une mesure provisoire destiné à mettre le Parlement au fait de la nature du projet. Si je ne me trompe, le ministre donna à entendre qu'il ne fallait en aucune façon considérer le bill comme revêtant une forme parfaite. La modification qu'il a subie ne prouve qu'une chose: c'est l'étude approfondie et raisonnée que le ministre a faite du projet de loi. Le raisonnement de l'honorable député ne vaut donc guère dans le cas actuel.

Une chose m'a frappé dans le présent débat: c'est le défaut d'accord entre les adversaires du projet de loi, qui semble être l'objet de critiquer aussi diverses que peu fondées. Certes, j'apprécie et partage la manière de voir de l'honorable député de Willington-sud (M. Guthrie), mais je regrette de n'en pouvoir dire autant de celle du représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt). L'autre soir, j'étais tout surpris de l'entendre déclarer que les électeurs de son comté n'approuvent pas le projet de loi, étant dans cette situation heureuse qui fait qu'ils n'ont besoin ni de faveurs ni d'avantages.

M. NESBITT: Je n'ai pas dit cela: J'ai dit que je ne croyais pas qu'ils dussent retirer aucun avantage des dispositions du bill. L'honorable député devrait s'abstenir de me prêter un langage que je n'ai pas tenu. Je m'en tiens volontiers à ce que j'ai dit, mais n'entends pas que l'honorable député me fabrique un discours.

M. MORPHY: Je serais fâché s'il ne fallait faire pour qui que ce fût un discours dans le genre de celui que mon honorable ami prononçait l'autre soir. Je n'insisterai pas, voulant tout simplement faire part de ma surprise. Quoi que dise l'honorable député, il a certainement donné à entendre, à ce moment-là, que le bill n'a rien d'avantageux.

M. NESBITT: Je n'en ai rien fait.

M. MORPHY: Mon honorable ami a dit qu'il ferait imprimer son discours, qu'il l'adresserait à ses commettants et s'en tiendrait à ce texte. Il a certainement repoussé l'idée que le bill pût être de quelque utilité aux gens.

Le projet est l'objet d'une double critique. Certain député prétend que nous devrions surveiller nous-mêmes la dépense des deniers, tandis qu'un autre soutient que nous n'en devons rien faire. Sans vouloir me montrer trop sévère, je dois dire que certains membres de la gauche ont fait voir de façon générale qu'ils ne veulent pas s'en remettre aux gouvernements provinciaux du soin de faire la dépense, tandis que d'autres demandent que les fonds soient entièrement versés d'un seul coup à la caisse des gouvernements des provinces. Nos amis de la gauche semblent manquer d'entente dans l'opposition qu'ils suscitent quelque peu à contre-cœur à ce projet de loi qui, selon moi, représente le plus précieux avantage qui pût être conféré aux plus dignes d'entre nos compatriotes, en quelque province qu'ils habitent.

Je ne crois pas me tromper en disant que les gouvernements des diverses provinces ont examiné le projet et en ont approuvé les dispositions; qu'ils l'ont accueilli avec joie et désirent qu'il y soit donné force de loi. Mais ici, on s'est attaqué au bill avec un courage assez discutable, dans le seul but d'en retarder l'adoption.

Des VOIX: Non pas.

M. McKENZIE: Qu'est-ce qui en retarde l'adoption en ce moment?

M. MORPHY: Moi-même, en consacrant quelques instants aux observations que je tiens à faire. Il ne convient pas, à mon avis, que je laisse passer un débat comme celui-ci sans en profiter pour dissiper la fausse impression qu'a pu ou que pourrait créer dans l'esprit des gens la critique que l'on a faite ici du projet de loi. On a prétendu que nous perdons tout contrôle sur la dépense; or, voici le texte de l'article 5:

Les versements ci-dessus autorisés doivent être, en ce qui concerne chaque province, subordonnés à un accord intervenu entre le ministre et le gouvernement de la province quant aux termes, conditions et objets, selon l'esprit de la présente loi, auxquels et pour lesquels les versements doivent être faits et appliqués, et ledit accord doit être subordonné à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Et l'article 8 est ainsi conçu:

Le ministre doit déposer tous les ans devant le Parlement, dans les premiers dix jours de la session, un rapport de toutes les opérations faites sous le régime de la présente loi durant le dernier exercice précédent, lequel rapport doit énoncer le relevé entier et exact des sommes dépensées, et indiquer les objets auxquels ces sommes ont été appliquées et les opérations faites par les diverses provinces pour gagner les subventions versées ou dont le versement est autorisé.

Aux termes de cet article on devra fournir à la Chambre un rapport embrassant tout ce qui se rattachera à la dépense faite au cours du dernier exercice précédent.

Impossible d'avoir cela avant qu'il se soit écoulé un an. Ce rapport ayant été déposé, tout député peut en prendre communication. S'il contient des inexactitudes, elles pourront être corrigées dans l'arrangement qui sera fait pour l'année suivante. Selon moi, ce bill signifie qu'on fera un arrangement tous les ans. Or c'est là, précisément, ce qui permet au Gouvernement d'exercer un contrôle raisonnable et de faire disparaître tout abus qu'on aura signalé et qui aura eu pour résultat un gaspillage de deniers publics ou de dépenses inopportunes. Jamais, depuis que je suis député, je n'ai eu connaissance d'un bill mieux rédigé, plus conforme à l'intérêt public, mieux adapté à la conservation des droits du Parlement, ni plus en harmonie avec l'opinion publique. Il devrait devenir loi sans beaucoup d'autre retard, étant de nature à répandre le progrès dans le pays.

(La proposition d'amendement de M. Carvell est rejetée.)

Sur l'article 4 (répartition de deniers; collèges vétérinaires).

M. G. BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur le président, je désire attirer l'attention du ministre de l'Agriculture sur la clause 4 qui est maintenant à l'étude, et qui comporte qu'une somme de $20,000 sera distribuée entre les écoles vétérinaires du pays, au *prorata* du nombre d'élèves de ces écoles.

Selon moi, ce n'est pas tant au nombre des élèves de chaque collège que la sollicitude du Gouvernement devrait s'arrêter, mais bien plutôt à l'organisation des laboratoires dans ces écoles. Nous n'avous aujourd'hui que deux écoles vétérinaires réellement bien organisées et recevant des élèves; une à Toronto et une à Montréal.

Cette école vétérinaire de Toronto donne des cours à des élèves qui viennent de toutes les parties du pays, et est par conséquent beaucoup plus considérable que celle de l'université Laval, à Montréal, où le nombre d'élèves est bien moindre, parce qu'elle ne recrute ses élèves que parmi la population de la province de Québec. Cependant, cette école a aussi des devoirs à remplir et à faire face à de nombreuses obligations.

A l'heure qu'il est on demande aux écoles vétérinaires de donner des cours d'enseignement sur la chimie, la bactériologie et l'histologie pour répondre aux différentes positions auxquelles les jeunes vétérinaires sont appelés à remplir, soit par le Gouvernement fédéral ou par de grands industriels, comme inspecteurs des viandes, des maladies contagieuses, etc.

De même, on demande aux étudiants de suivre des cours pour faire plus tard l'inspection des denrées alimentaires et autres; et ceci requiert l'organisation d'un laboratoire complet pour que les élèves puissent en profiter largement.

Quand cette loi a été déposée devant la Chambre, le conseil de l'école vétérinaire de Laval en a pris connaissance, et l'un de ses délégués, le Dr Dauth, je crois, en a conféré avec le secrétaire d'Etat qui lui a promis d'intervenir auprès du ministre de l'Agriculture, et je crois que la chose a été faite.

Si le Gouvernement donne ces $20,000, tel qu'il est mentionné dans le présent bill, une des écoles recevra beaucoup plus que l'autre, et cependant elle n'aura pas plus d'obligations à remplir pour enseigner ses cours et organiser ses laboratoires.

Je comprends parfaitement que l'école d'Ontario est plus importante que celle de Montréal; mais d'un autre côté, les cours qui se donnent à Montréal sont aussi importants que ceux donnés à Toronto; il n'y a de différence que dans le nombre des élèves; il n'y en a pas dans l'enseignement.

Or, je suis d'avis que pour encourager d'une façon pratique ces écoles, le ministre devrait prévoir dans sa loi que chacune d'elles recevra d'abord une somme fixe de $5,000, et que les autres $10,000 seraient ensuite divisés au *prorata* du nombre des élèves. Ce serait, selon moi, bien

plus efficace. Le collège vétérinaire de Montréal n'est pas riche, il ne reçoit du gouvernement provincial que depuis deux ou trois ans une subvention qui compte pour quelque chose. Et il a eu jusqu'à présent à subvenir seul à ses propres besoins, n'ayant reçu aucune largesse pour étendre son mode d'enseignement.

Le conseil de l'école vétérinaire de Montréal a considéré, après mûre délibération, que la répartition devrait être faite en tenant compte des besoins de l'enseignement plus encore que du nombre des élèves. L'école de Montréal a un nombre d'élèves moins considérable que celui de l'école de Toronto, il est vrai, mais son programme d'enseignement étant le même, elle requiert le même nombre de laboratoires pour enseigner les applications pratiques de la science vétérinaire: bactériologie, chimie, histologie, appliquées à l'inspection des produits alimentaires, à la préservation des maladies contagieuses, etc. Le matériel de ces laboratoires, au moins pour les appareils de démonstration, doit être le même, quel que soit le nombre des élèves. Enfin, c'est précisément sur cette partie de la science vétérinaire que doit porter le progrès de l'enseignement vétérinaire et les recherches scientifiques propres à rendre service à l'agriculture et au commerce des denrées alimentaires.

Je ne doute pas que l'honorable ministre soit bien disposé, et j'aime à croire qu'il voudra bien prendre en considération les remarques que je viens de faire. Je crois même qu'il devrait introduire dans sa loi un amendement accordant cette somme fixe de $5,000 à chaque collège, comme je viens de le suggérer. Je comprends qu'à raison des besoins grandissants, avant longtemps une école vétérinaire sera établie dans l'Ouest et que le Gouvernement devra donner une aide à cette nouvelle école et pourra alors augmenter sa subvention. Je suis convaincu que l'aide de ces vingt mille piastres sera plus efficace si ces 20,000 piastres sont répartis de la manière dont je viens de parler, plutôt que de la façon que comporte l'article 4.

Je fais cette proposition de bonne foi et j'espère que l'honorable ministre la prendra en bonne part.

M. BELAND: Je prends la parole pour corroborer les observations de mon honorable collègue de Vaudreuil (M. Boyer), qui vient de nous dire qu'il n'existe au Canada que deux collèges vétérinaires d'importance: celui de Toronto et celui de Montréal. Il conseille au ministre de répartir les fonds destinés à l'enseignement de l'art vétérinaire en se basant sur les installations des laboratoires des collèges plutôt que sur le nombre des élèves qui les fréquentent.

Il est certain, dit mon honorable ami, qu'au collège de Toronto les élèves sont beaucoup plus nombreux qu'à celui de Montréal, qu'il n'existe qu'un seul collège au Canada pour les étudiants de langue anglaise: celui de Toronto, et de ce qu'il n'y en a qu'un seul pour les étudiants de langue française: celui de Montréal. A Toronto, le nombre des étudiants est donc beaucoup plus considérable qu'à Montréal; mais, ainsi que l'a fait observer le représentant de Vaudreuil, le matériel, les appareils de démonstration pour l'enseignement de la pathologie sont à peu près les mêmes aux deux institutions. A cet égard et abstraction faite du nombre des étudiants, les deux collèges font à peu près les mêmes déboursés.

M. EDWARDS: Quel est le nombre des élèves de chaque collège?

M. BELAND: Je ne saurais dire. Mon honorable ami de Vaudreuil est d'avis que, de cette somme de $20,000 destinée à l'enseignement de l'art vétérinaire, il soit attribué à chaque collège une somme de $5,000, le reste de la somme devant être répartie entre les deux au *prorata* du nombre de leurs élèves. L'idée est bonne.

M. BURRELL (texte): L'honorable député me pardonnera si je ne réponds pas en français. (Traduction.) Ainsi que je l'ai affecter des fonds aux collèges vétérinaires, déjà dit, l'une des raisons qui nous ont fait c'est que le service vétérinaire fédéral est tenu de veiller à l'hygiène du bétail dans le pays tout entier, et que notre personnel doit se recruter parmi les élèves des écoles établies en certaines des provinces.

Rien de plus juste, ce me semble, que d'accorder de l'aide aux institutions qui fournissent le personnel de notre service, lequel embrasse toutes les parties du territoire. Après mûre délibération, nous avons pensé que le mieux à faire était de répartir les fonds au *prorata* du nombre des élèves des collèges. Il n'existe au Canada que deux collèges vétérinaires qui confèrent des diplômes: le collège vétérinaire d'Ontario, qui vient de célébrer le 50e anniversaire de sa fondation, et celui de l'université Laval. Je n'ai pas les données relatives à ce dernier, mais je sais que le nombre des élèves n'y est pas très grand.

M. BOYER: Je crois qu'il y en a cinquante-cinq.

M. BURRELL: L'an dernier, la province d'Ontario fournissait quatre-vingt-neuf étudiants au collège vétérinaire d'Ontario, les autres provinces y en envoyaient quatre-vingt-trois; les Etats-Unis, quatre-vingt-quatre, et d'autres pays, douze. Le nombre des étudiants américains diminue au fur et à mesure que les Etats-Unis viennent en aide à leurs propres écoles. Tous les Canadiens apprendront avec plaisir qu'ils possèdent une institution, le collège vétérinaire d'Ontario, qui, de l'aveu même

des éducateurs anglais, est sans égal en Grande-Bretagne.

M. EDWARDS: Pouvez-vous nous dire le nombre des étudiants venus de chacune des provinces?

M. BURRELL: C'est un renseignement que je n'ai pas.

M. WILCOX: Le ministre peut-il nous dire combien d'étudiants sont fournis par les villes, et combien le sont par la campagne?

M. BURRELL: Ces détails me manquent; je tâcherai de me les procurer.

Comme il fallait un mode quelconque de répartition, nous avons pensé, après avoir bien pesé toutes les circonstances, qu'il n'était que juste de se baser sur le nombre des étudiants. Je ferai observer à mes honorables amis de Vaudreuil (M. Boyer) et de Beauce (M. Béland) qu'en toute province où il existe un collège vétérinaire autorisé à décerner des diplômes, rien ne s'oppose à ce qu'une partie du reste de la somme accordée à cette province soit consacrée à venir en aide à son collège vétérinaire, pourvu qu'il y ait accord à cet égard entre le ministre et le gouvernement de la province. De cette façon, l'honorable député de Vaudreuil pourrait voir s'accomplir le vœu qu'il vient de formuler. Si la province de Québec attache de l'importance à l'enseignement qui se fait à l'école vétérinaire de l'université Laval, je ne vois pas d'inconvénient—et c'est en ma qualité de membre du cabinet que je le dis—à ce qu'elle prélève sur la somme considérable qui lui sera attribuée, outre sa part de la subvention, un autre montant pour venir en aide à cette institution.

M. LEMIEUX: En somme, le ministre de l'Agriculture est-il satisfait de la manière dont la province de Québec a employé l'an dernier les fonds qui lui ont été accordés pour des fins agricoles?

M. BURRELL: Il est évident que ce n'est pas le moment de critiquer les détails des dépenses des différentes provinces, mais je dirai que, bien que certaines provinces n'aient pas dépensé les fonds conformément aux désirs de quelques-uns, je n'ai aucun doute que l'agriculture profitera un jour, et qu'elle a déjà profité de l'emploi de ces fonds.

M. BELAND: Accorde-t-on à chaque province la somme de $20,000 sans y mettre aucune condition?

M. BURRELL: Les fonds devront être employés, il va sans dire, conformément aux prescriptions de l'article 5. Bien que la province d'Ontario et la province de Québec recevront une plus faible partie du crédit général à cause de leur population plus nombreuse, je crois cependant que toute la députation conviendra qu'il est à désirer que nous accordions plus de secours aux plus petites provinces.

M. BELAND: Je vois ce qui en est.

M. KYTE: Dans une province où il n'y a pas de collège vétérinaire, dans la nouvelle-Ecosse, par exemple, quel emploi fera-t-on des fonds destinés à l'enseignement de la médecine vétérinaire?

M. BURRELL: Dans ce cas, la province ne recevra aucune partie de ces $20,000. L'objet de ce crédit est de venir en aide aux institutions dont nous tirons les fonctionnaires qui s'occupent de la santé du bétail dans tout le pays.

M. CLARK: S'est-on mis en communication avec des gouvernements provinciaux au sujet de l'entente dont on a parlé?

M. BURRELL: Les entretiens qui ont eu lieu entre les gouvernements provinciaux et nos représentants, ou moi-même, n'ont pas eu un caractère officiel, car nous ne pouvions aller très loin avant l'adoption du bill par la Chambre.

M. OLIVER: Je désire proposer que l'article 5 soit biffé. Cet article a trait à l'accord entre le Gouverneur en conseil et les gouvernements provinciaux au sujet de l'emploi des fonds. C'est à cause de l'article 5 que j'ai demandé qu'on modifie l'article 3. Maintenant que cet amendement de l'article 3, qui soumettrait au Parlement les arrangements intervenus ou à intervenir entre le Gouvernement fédéral et les autorités provinciales, a été repoussé, je désire tirer les conséquences logiques du principe et proposer de biffer l'article 5, vu qu'il accorde au Gouverneur en conseil des pouvoirs qui ne sont pas exercés par le Parlement.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

Sur l'article 6 (fonctionnaires et traitements).

M. NESBITT: Dois-je comprendre qu'il faudra un crédit spécial pour cette dépense? A quoi sert cette disposition?

M. BURRELL: Il y aura un crédit spécial dans le budget, et l'honorable député aura l'occasion de le discuter.

M. KYTE: Le ministre dit-il que les fonctionnaires qu'il se propose de nommer pour surveiller l'emploi de ces fonds seront autres que les employés du département de l'agriculture?

M. BURRELL: Cette disposition a pour objet de nous permettre de nommer les fonctionnaires qui seront nécessaires pour appliquer la présente loi. Car, comme l'honorable député le sait, elle a une grande

portée et exige une étude attentive, ainsi qu'une réglementation raisonnable, comme l'a dit le député d'Edmonton, et il pourrait être nécessaire à cette fin d'avoir de l'aide que nous nous procurerons grâce à ce crédit spécial dont nous rendrons compte au Parlement. La somme sera mentionnée dans le budget.

M. BUREAU: Il est dit ici que ces fonctionnaires feront des inspections et des rapports. A-t-on l'intention d'envoyer ces inspecteurs dans les différentes provinces pour examiner la situation et employer les fonds conformément au rapport de leur inspection? Ou bien, le ministre enverra-t-il les inspecteurs après que les fonds auront été dépensés, afin d'assurer qu'ils ont été employés de la manière convenue? Quelles seront les fonctions de ces inspecteurs?

M. BURRELL: Le tout est encore dans la période d'essai. Nous jugerons peut-être nécessaire de nommer des fonctionnaires qui feront la première chose dont l'honorable député a parlé, et qui feront aussi la seconde. C'est-à-dire qu'ils s'assureront que les travaux ont été convenablement exécutés, afin de renseigner le Parlement. Cette disposition a simplement pour objet de nous conférer des pouvoirs, et je puis donner à la députation l'assurance qu'il y aura des explications complètes sur l'emploi des fonds, et que le Parlement ne sera privé d'aucun détail au sujet de cette dépense, et qu'il sera complètement libre de la critiquer.

M. BUREAU: Ces fonctionnaires seront des employés techniques, paraît-il.

M. BURRELL: Dans quelque mesure. En même temps, nous aurions besoin de quelques commis aux écritures. S'il nous faut soumettre ces rapports au Parlement, leur confection nécessitera beaucoup de travail.

M. McKENZIE: Le ministre se propose-t-il d'élargir les cadres administratifs du service intérieur pour ce nouveau personnel?

M. BURRELL: Non, ce n'est nullement la tendance de notre projet de loi.

M. McKENZIE: Ces nominations se feront-elles sous l'autorité de la loi du service public? Qui vous empêche d'invoquer ici cette loi et de faire passer ces employés sous son régime?

M. BURRELL: Nous avons étudié la question et nous avons conclu qu'il est préférable, pour le moment, de laisser les choses en leur état, de s'inspirer des circonstances relativement aux nominations de fonctionnaires à faire et aux dépenses à effectuer, sans invoquer la loi du service public.

M. OLIVER: La dépense visée par l'article à l'étude figure-t-elle au budget?

M. BURRELL: Non.

M. OLIVER: Figurera-t-elle au budget supplémentaire?

M. BURRELL: Oui.

M. OLIVER: Que le ministre veuille bien considérer ma question à titre d'avis que je lui demanderai de nous donner quelque aperçu des dépenses se rattachant à ce bill qu'il se propose d'effectuer pour le prochain exercice, quand il nous soumettra son budget supplémentaire.

M. BURRELL: J'en conviens.

Sur l'article 7 (règlements; dépenses annuelles).

M. NESBITT: Le député de Perth-nord (M. Morphy) a cru devoir observer qu'il y a divergence d'opinion parmi les députés de la gauche touchant ce bill. J'en conviens, et cela prouve que nous ne cherchons nullement à faire avorter ce bill, comme il essaie de l'insinuer, tout en pérorant plus longtemps que nous. Une de ses observations appelle un mot de critique: ce bill, dit-il, tend à venir en aide aux classes méritantes. Voilà une phrase qui sent le paupérisme comme s'il s'agissait de soulager l'indigence. Les classes méritantes! Voilà une phrase qui blessera au vif les cultivateurs de mon comté. C'est dans cet article que se trouve la répétition dont j'ai parlé. Dans l'article 5 figurent toutes les dispositions nécessaires, à mon avis, pour l'harmonieuse coopération du ministre et des autorités provinciales. Cet article dispose que le ministre et les provinces doivent s'entendre au sujet de l'emploi à faire de ces deniers. Or, l'article 7 en discussion répète l'article 5.

Le Gouverneur en conseil peut faire les règlements jugés utiles pour donner effet aux objets de la présente loi.

Puis vous ajoutez qu'en certaines circonstances le ministre peut effectuer quelques dépenses. Voilà qui est critiquable, à mon avis, et c'est pourquoi je voudrais qu'on biffât l'article 7. L'article 5 vous autorise à vous entendre avec les provinces au sujet de l'emploi de ces deniers; puis, l'article 7 stipule qu'en certaines circonstances le Gouvernement a le droit d'effectuer certaines dépenses dans les provinces.

De deux choses l'une: ou bien les provinces ont les lumières voulues pour l'emploi de ces deniers, ou bien vous possédez vous-mêmes ces lumières. Si cet article était soumis à un comité, je suis convaincu qu'il le bifferait impitoyablement.

M. BURRELL: L'honorable député me met dans un dilemme en affirmant que j'ai

les lumières voulues ou bien que ce sont les provinces qui possèdent ces lumières; mais je ne voudrais nullement affirmer que j'aie autant de savoir qu'il le prétend. Je l'avoue franchement, nous ne désirons nullement effectuer nous-mêmes la dépense de ces deniers; le principe dont s'inspire le bill étant que cet argent est destiné à être mis à la disposition des provinces et affecté par elles à certains usages. Voici un projet fort vaste et relativement nouveau, tendant à fortifier et à développer un système d'éducation agricole, soit par la nomination de conférenciers ambulants, soit par le perfectionnement des organismes d'instruction agricole des provinces, soit par la création de collèges; or, si une province, si grande ou si petite qu'elle soit, estime qu'elle n'est pas dotée des mécanismes voulus et préfère que nous nous chargions de la besogne pour elle, nous accordant cordialement son consentement—car certainement nous ne saurions prendre pareille initiative sans le consentement du gouvernement provincial, puisque l'article le déclare expressément—alors nous manquerions à notre devoir si nous ne prêtions pas notre aide et notre concours à cette province par tous les moyens en notre pouvoir.

M. BUREAU: L'article 7 dit:

Nonobstant toute disposition contraire de la présente loi, le ministre actuel, avec l'approbation de l'exécutif fédéral et de l'agrément du lieutenant-gouverneur en conseil de toute province et aux modes et conditions prescrit par l'exécutif fédéral, peut dépenser en toute province, au cours d'un exercice quelconque, en totalité ou en partie le subside accordé à cette province par la présente loi, pour les usages mentionnés au préambule de ladite loi.

La loi en discussion décrète qu'il sera dépensé $10,000,000 en dix ans, et elle fait, pour la première et la seconde année et les exercices subséquents, la répartition de la somme à dépenser annuellement. Il sera consacré telle somme aux collèges vétérinaires; il sera donné à chaque province une somme annuelle de $20,000 et la répartition du reste du crédit se fera d'après le chiffre de la population.

Cela veut-il dire que le ministre ou le Gouverneur en conseil, par une entente avec une des provinces, peut dépenser ou payer d'avance tout le montant qui reviendrait à la province dans dix ans.

M. BURRELL: Cet article a été étudié avec le plus grand soin par le ministère de la Justice, et, suivant mon opinion, l'argent voté pour une année quelconque ou tout montant qui n'aurait pas été dépensé durant les années précédentes, pourrait être dépensé par le Gouvernement avec le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil. Comme je viens de le dire, on ne pense pas—et je ne pense pas qu'il est probable que ce soit le cas—que nous aurons à dépenser cet argent, mais on a cru sage de placer cette disposition dans la loi, de crainte qu'une province ne veuille pas le faire. Il n'y a aucune possibilité, en vertu de cet article que nous dépensions la somme d'avance; nous dépenserons seulement la somme fixée dans le statut pour cette année.

M. BUREAU: Il y a un montant fixé réservé à chaque province et payé annuellement. Dans l'article 7, je trouve les mots nonobstant tout ce qui est contenu dans cette loi. Je suppose que cela veut dire que le ministre ou le Gouverneur en conseil, peut faire ce qui lui plait malgré toute disposition au sujet du montant qui sera payé annuellement. Le ministre interprète-t-il cet article comme disant que si une province désire établir une école d'agriculture ou quelque chose de ce genre, il sera autorisé à avancer à cette province $60,000 ou un montant comprenant une période de trois ans?

M. BURRELL: Non.

M. OLIVER: D'après les explications données par l'honorable ministre, il me semble que cet article n'est pas nécessaire. Il n'y a aucune probabilité raisonnable qu'une province refusera d'accepter à des modes et conditions raisonnables l'argent qui lui est donné en vertu des dispositions de ce bill. Le seul but de cet article est que, dans le cas où la province n'accepterait pas l'argent accordé par le bill suivant des clauses et des conditions qui satisfont le Gouvernement, une convention pourrait être faite pour que le Gouvernement dépense cet argent.

C'est une surabondance absolue; il n'y a aucun motif pour expliquer une disposition semblable et comme elle comprend un principe qui est, suivant moi, inacceptable, je propose que cet article soit supprimé.

M. MACDONALD: En principe, l'introduction dans les bills d'articles de ce genre est inadmissible. L'honorable ministre propose de dépenser pour l'instruction un fort montant de cet argent. Je ne m'inquète pas de quelle instruction il s'agit; l'éducation relève absolument des provinces, sauf dans des cas exceptionnels, dont il n'est pas désirable que la Chambre s'occupe. Pourquoi mon honorable ami veut-il tenir en réserve pour les provinces, des présents, petits ou gros, suivant le cas, pour empiéter sur leurs droits constitutionnels? Le Gouverneur en conseil s'arroge le pouvoir de dépenser tout ou partie de l'octroi à une province en vertu de ce bill, s'il peut obtenir le consentement du gouvernement local pour agir ainsi. Il en résultera qu'en s'appuyant sur ce bill, le ministre de l'Agriculture introduira dans le pays un système d'éducation qui sera sous la

main du Parlement fédéral. Il empiète d'une façon très imprudente sur un domaine auquel il ne devrait pas toucher dans l'intérêt absolu du Canada. Je ne sais pas si mon honorable ami a pensé à ce côté de la question, mais je pense qu'il est très sérieux. Il se présente ici avec un programme qu'il dit être bien clair, bien réfléchi et bien étudié. C'est indiqué dans le préambule du bill. C'est une autre mesure qui ressemble à celle du ministre des Chemins de fer a l'égard des routes. Sans doute le ministre de l'Agriculture a mis dans son bill un article prévoyant que les octrois aux provinces seront divisés d'après une base. Il est allé plus loin sur ce point que le ministre des Chemins de fer.

Pourquoi le Parlement se lancerait-il dans les questions d'éducation en contradition directe avec la politique établie par l'acte de l'Amérique britannique du Nord; c'est une chose que je ne comprends pas. Je tiens à faire enregistrer mon objection aux tentatives persistantes d'empiétement sur le domaine des législatures provinciales dans leurs droits précis et exclusifs, par toute disposition de ce genre semblable à celle qui est contenue dans ce bill.

(L'amendement est rejeté.)

Sur l'article 8 (rapports annuels au Parlement).

M. OLIVER: Quand le rapport sera présenté au Parlement, pourra-t-il être discuté?

M. BURRELL: Certainement, je pense que le Gouvernement aimerait qu'on le discute et tout rapport présenté ainsi serait ouvert à la discussion par tout honorable député.

M. BUREAU: Le demi-million de dollars voté en vertu de la loi de l'an dernier a-t-il été employé?

M. BURRELL: Oui.

M. NESBITT: Je serais très heureux que l'honorable ministre nous dise ce qui a été fait dans la province d'Ontario.

M. OLIVER: Je demanderais à l'honorable ministre de déposer, si possible, un rapport comprenant généralement ce qui a été fait. Ce serait une source précieuse de renseignements pour la Chambre.

M. BURRELL: Assurément, et je serai heureux de faire droit à cette demande.

M. McLEAN: Le directeur général s'est-il rendu dans la Nouvelle-Ecosse, et dans l'affirmative, qu'y a-t-il fait?

M. BURRELL: Il est maintenant à Ottawa, mais il a été à Halifax il y a quelque temps parce qu'il était survenu une difficulté au sujet de la tuberculine que nous y avions envoyée et que j'avais jugé à propos de lui commander d'aller donner des explications.

M. McLEAN: Qui avait fait la requête?

M. BURRELL: C'est ce que je ne saurais dire. Il s'est échangé une volumineuse correspondance au cours des deux ou trois dernières semaines, et je ne saurais dire au juste qui a fait la requête.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A L'AMELIORATION DES VOIES PUBLIQUES.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 21 avril, sur la motion de l'hon. M. Cochrane, pour la 2e lecture du projet de loi (n° 32) tendant à encourager et à subventionner l'amélioration de la grande voirie, et sur l'amendement du très hon. sir Wilfrid Laurier.

M. G. BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur l'Orateur, à l'instar de tous les honorables députés qui ont parlé sur ce bill, ce n'est pas le fond même de ce bill que je désire en ce moment critiquer, mais seulement son mode d'opération.

Le projet que nourrit le Gouvernement de contribuer dans une certaine mesure à l'œuvre des bonnes routes en ce pays, reçoit, c'est incontestable, l'approbation unanime des gens de progrès; mais il ne faut pas refuser à l'opposition le droit de chercher à amender ce projet de façon à le rendre pratique et profitable aux habitants des différentes provinces de la Confédération.

Je suis un fervent des bonnes routes; j'ai, ces années dernières, travaillé activement pour convaincre les électeurs de Vaudreuil de l'importance qui se rattache à cette réforme, non seulement pour les accommodations que les bonnes routes fournissent aux voyageurs, mais surtout pour le grand élan qu'elles ne manqueront pas d'apporter à l'avancement agricole en général.

Quand le manufacturier s'aperçoit que l'inventeur a placé à sa disposition une machine plus parfaite, et par contre, plus économique, que celle qu'il employait jusque-là dans son atelier, vite il la remplace par la nouvelle venue. C'est du temps, c'est de la main-d'œuvre, c'est de l'argent gagnés. Il sera tout aussi avantageux à l'agriculteur quand il aura de bonnes routes pour le mettre, à n'importe quelle saison de l'année, en communication avec la gare du chemin de fer, avec les points d'atterissage de la navigation et, par conséquent, avec les grands marchés qui achètent ses produits.

Les habitants de mon comté ont si bien compris cette vérité que pendant la présente saison il se fera des travaux de macadamisage dans six municipalités. Les paroisses de l'Ile-Perrot, Vaudreuil, Rigaud,

ville et paroisse Pointe-Fortune—sans compter Como qui a fait son chemin à ses propres frais—ont, à l'heure présente, engagé des négociations avec le gouvernement provincial en vue d'emprunter une somme totale atteignant près de $450,000. D'autres municipalités vont bientôt suivre les premières, et avant cinq ans, nous aurons au moins cent milles de route de macadamisés.

C'est donc vous dire, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas pour critiquer le bill de l'honorable ministre des Chemins de fer que je prends part à la discussion. Au contraire, je trouve l'idée bien belle, mais je trouve, d'un autre côté, qu'il ne faudrait pas la gâter en laissant la loi telle qu'elle est. Je puis parfaitement approuver l'intention du Gouvernement, qui est de contribuer à la confection des bons chemins, mais tout en approuvant cette intention, il me semble que je peux également désapprouver l'intention qu'il a de disposer lui-même des fonds que lui voterait le Parlement.

Si la question était nouvelle et que les provinces n'eussent encore rien fait dans ce sens, la latitude que cette loi accorde au Gouvernement serait peut-être moins discutable, mais il n'en est pas ainsi aujourd'hui, lorsque chacune des provinces s'occupe activement de ses chemins et que chacune d'elle a son mode propre de procéder. Et ce ne serait pas sans y créer des conflits qu'interviendrait le Gouvernement fédéral même avec la meilleure intention possible.

Certains honorables députés de la gauche craignent que le Gouvernement abuse de cette loi si elle était adoptée dans sa forme actuelle; ils craignent que cet argent devienne un engrenage de la machine électorale tory et que, conséquemment, il soit détourné de son objet principal.

Quoique je n'aie pas l'idée de faire la critique du bill à ce point de vue, il me sera toujours bien permis de dire que je crois aisément cette chose possible. J'ai raison de croire que les allégations de mes honorables collègues sont possibles, si j'en juge par les faits dont j'ai été témoin au cours des élections provinciales du mois d'avril 1912 dans mon propre comté.

Ces faits que je vais raconter se sont perpétrés sous le couvert de la loi que nous discutons en ce moment, loi qui avait même subi sans résultat à cette époque sa première épreuve au Sénat.

Les élections provinciales battaient alors leur plein. Je ne vous apprendrai sans doute rien, monsieur l'Orateur, en vous disant que le thème principal de la discussion au cours de cette compagne électorale était celui des bons chemins. Assurément, cette politique semblait recevoir l'approbation du peuple, et l'idée devenait tous les jours de plus en plus populaire. Nos adversaires, c'est-à-dire, vos amis politiques, monsieur l'Orateur, crurent bon, pour enrayer ce courant et embêter les ministériels de la province de Québec, de jeter au milieu du peuple l'idée que le Gouvernement fédéral projetait de faire, sans qu'il en coûta un sou aux contribuables, une route qui devait partir de Vaudreuil pour se rendre jusqu'à Pointe-Fortune, les deux points extrêmes du comté de Vaudreuil, pour ensuite se continuer à Ottawa. On haranguait en ce sens les électeurs des municipalités que devait traverser la future route Montréal-Ottawa. Vous me direz: Mais ce n'était que des promesses, des paroles de discoureurs, en quoi cela peut-il se référer à la loi présentement en discussion.

Cela a beaucoup à y faire, surtout si je vous apprends que M. Monk, alors ministre des Travaux publics, avait adressé une lettre au Dr Montpetit, un des plus éloquents partisans du candidat conservateur, l'informant que le Gouvernement fédéral avait l'intention de faire passer par le comté de Vaudreuil, et non par celui des Deux-Montagnes, la route projetée, Montréal-Ottawa. Cette lettre était lue sur tous les hustings dans toutes les paroisses échelonnées sur le prétendu parcours de cette route.

Maintenant, je vous demanderai, monsieur l'Orateur, si même avant que cette loi fût adoptée, on ne commençait pas, par là même, déjà à la faire entrer dans le concert des faveurs que le Gouvernement fédéral se proposait de répandre. Quand on accuse l'opposition d'employer à tort cet argument qu'elle évoque, à savoir que le Gouvernement pourrait faire fonctionner cette loi dans un but politique plutôt intéressé que désintéressé, je crois que l'on est injuste. Au contraire, je trouve la critique bien sage puisqu'elle aurait pour résultat d'éviter à ce Gouvernement, comme à ceux qui le suivront, de tomber dans ces erreurs.

Hier l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) a fait intervenir dans ce débat l'honorable M. Caron, le ministre de l'agriculture de Québec. Il a donné lecture d'une lettre adressée par certains électeurs du comté de l'Islet à l'honorable député de ce comté dans cette Chambre (M. Paquet), et ce pour établir que le ministre de l'agriculture provincial avait tenté d'exploiter cette question au cours d'une assemblée publique tenue dans une paroisse de ce comté. Tout le crime de l'honorable M. Caron, aux yeux de l'honorable député de Chambly, était d'avoir vanté à ses électeurs les octrois agricoles dont avait été favorisés leurs sociétés, leurs syndicats et leurs cercles dans les octrois du gouvernement provincial, et il lui reproche encore un crime plus grand, celui d'avoir dit à ces mêmes gens que l'honorable ministre de l'Agriculture du Gouvernement fédé-

ral avait placé en lui beaucoup de confiance, puisqu'il lui avait confié la distribution dans la province des fonds que ce Gouvernement, par la loi actuelle, se propose de donner à chacune d'elles. Il est malheureux que l'honorable député de Chambly-Verchères essaye de grossir un incident, ou plutôt un exposé de M. Caron qui n'avait d'autre motif que de faire connaître ce que son gouvernement faisait de bon pour les agriculteurs. D'ailleurs, quel est le député en cette Chambre qui ne profite pas de chaque occasion qui lui est offerte pour énumérer devant les siens les bonnes œuvres qu'il a accomplies pour eux.

M. PAQUET: Si l'honorable député me le permet, je lui dirai que M. Caron a déclaré, en ma présence, et il l'a déclaré dans d'autres assemblées, qu'il ne ferait rien pour le comté de l'Islet qui ne l'a pas élu. Je dirai de plus que j'ai en ma possession une lettre dans laquelle il déclare qu'il n'accordera rien aux électeurs de ce comté dont les noms ne se trouvent pas sur la liste de patronage.

M. LAPOINTE: M. Caron n'a jamais dit cela.

M. BOYER: Je ferai remarquer à l'honorable député de l'Islet que je n'ai rien à faire avec les supposées déclarations qu'il dit avoir été faites en d'autres temps et en d'autres lieux; je me borne simplement au contenu de la lettre citée par l'honorable député de Chambly-Verchères.

Cette lettre insinue que des crédits destinés à l'agriculture par le Gouvernement fédéral auraient été donnés à M. Caron, au lieu du député de l'Islet, pour être distribués dans le comté, et que M. Caron en aurait profité pour servir son intérêt politique en les distribuant au milieu d'un groupe de partisans. Cette lettre signée par plusieurs électeurs de l'Islet demande au député de l'Islet d'exposer ces faits à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) pour, qu'en d'autres circonstances, ces deniers lui soient donnés à lui-même, pour qu'il en fasse la distribution dans son comté.

Cette insinuation est absurde, étant donné d'ailleurs que l'honorable M. Caron ne peut pas distribuer ni l'argent du Gouvernement fédéral, ni l'argent du gouvernement local dans aucun comté de cette province, à moins que ces octrois soient prévus par des lois et des règlements des départements de l'agriculture. Pas un député sérieux oserait affirmer le contraire. M. Caron est l'exécuteur des lois qui regardent l'agriculture, mais ne peut aller plus loin, même serait-ce pour ses électeurs que les privilèges que confère telle loi. L'honorable député de Chambly-Verchères veut justifier son attitude dans la présente circonstance en rejetant sur l'opposition un argument que celle-ci emploie pour demander que la loi que nous discutons actuellement soit amendée de façon que chaque province reçoive, au *prorata* de sa population, une partie de l'argent que le Parlement votera chaque année pour aider à la confection des bonnes routes. L'honorable député a cité ce que cette lettre dit s'être passé dans l'Islet pour blâmer l'opposition d'accuser le Gouvernement de pareilles intentions.

M. RAINVILLE: Si l'honorable député se donne la peine de lire le discours que j'ai prononcé, il verra que je n'ai cité cette lettre que pour faire pièce à l'argumentation de ceux qui prétendent que nous ne devrions pas avoir le contrôle de la distribution de ces fonds, parce que nous pourrions en profiter pour faire du capital politique. Ce qui s'est passé dans l'Islet prouve que les amis de l'opposition ne sont pas exempt de soupçon. Je n'ai pas accusé personne de faire du capital politique, mais cette lettre démontre que nous avons raison de vouloir garder le contrôle de cette distribution.

M. BOYER: L'honorable député persiste à dire que l'honorable M. Caron a voulu servir son intérêt politique d'une façon ou d'une autre, quant à ce qui se rattache à la loi que nous discutons présentement. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit en commençant, pour établir que son assertion ne tient pas débout en ce qui concerne M. Caron, et pour exposer cela plus clairement, je donnerai dans quelques minutes lecture de cette lettre signée par les électeurs intéressés et amis politiques de l'honorable député de l'Islet. Mais avant je citerai encore un autre cas où la présente loi, si elle reste telle qu'elle est conçue, pourrait devenir un engin électoral, outre d'autres inconvénients que je citerai plus loin, dans les mains du Gouvernement, que ce Gouvernement soit celui-ci ou celui qui lui succédera.

Il y a quelque temps, le 8 avril dernier, je crois, une délégation très importante, représentant les villes de Toronto et Montréal, soxante chambres de commerce et plus, et de nombreuses municipalités de villes et villages, en un mot, composée d'hommes très considérables, est venue voir l'honorable ministre des Travaux publics et lui a demandé la construction d'un pont entre Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot. Cette construction, monsieur l'Orateur, est des plus nécessaires et le Gouvernement ne devrait pas hésiter à inscrire dans ses prévisions le montant requis pour assurer ces travaux, quand l'on tient compte qu'il dispose de millions et de millions pour des objets moins urgents.

A venir jusqu'à ces années dernières, les paroisses qui entouraient Montréal suffisaient à approvisionner cette ville de denrées alimentaires, de lait, de produits ma-

raîchers, mais cette ville prend tous les jours un essor considérable; les limites elles-mêmes de cette ville se sont répandues par les campagnes avoisinantes, les terrains en culture jusqu'aujourd'hui sont maintenant divisés en lots à bâtir. Les paroisses Saint-Laurent, Longue-Pointe, Saint-Léonard, etc., ne comptent presque plus de cultivateurs, tous ont vendu leur propriété à des prix fabuleux. Dans un avenir rapproché, les comtés de Vaudreuil, Soulanges, Glengarry et Prescott, seront les pourvoyeurs de la métropole; les comtés de Vaudreuil et Soulanges deviendront les jardins potagers de Montréal. Je vous ferai remarquer, monsieur l'Orateur, que j'envisage ici la construction de ce pont au point de vue économique des populations rurales qui habitent ce territoire, mais il y a encore d'autres aspects sur lesquels je ne veux pas insister; celui par exemple d'établir des communications entre Montréal et Toronto pour l'automobilisme et autres besoins des échanges. Mais pour le moment, je ne parle que des besoins du cultivateur.

Quand la délégation eut, par ses officiers, exposé la situation à l'honorable ministre des Travaux publics, celui-ci a répondu en substance ces paroles: Le Gouvernement serait disposé à construire ce pont, mais avant, allez au Sénat, voyez les sénateurs, et demandez-leur de ne pas bloquer notre projet sur les bonnes routes. Cette réponse de l'honorable ministre était celle d'un politicien qui voulait évidemment tirer quelque profit de la situation. Cependant, j'admettrai que son intention est bien plus encourageante que ses paroles, et qu'il accédera à un moment donné à la requête de ceux qui lui ont demandé avec tant de raison la construction de ce pont. C'était de la diplomatie que, ce jour-là, l'honorable ministre a voulu faire, car la loi des bons chemins que nous discutons en ce moment n'a aucun rapport avec son département, puisqu'elle est sous le contrôle immédiat du ministère des Chemins de fer. Le ministère des Travaux publics a pour attribution de voir à la construction des édifices publics, des quais, du dragage, et d'autres travaux importants; et l'honorable ministre des Travaux publics savait parfaitement qu'il ne pouvait se rabattre sur l'action du Sénat pour refuser ce qu'on lui demandait. J'étais présent à cette délégation, et j'ai compris, je le répète, que les intentions de l'honorable ministre sont bien meilleures que ce qu'il a laissé entendre à cette délégation. Il a l'autorité voulu pour inscrire, demain, s'il le veut, dans le budget, la somme nécessaire à la construction de ce pont, et j'ai l'assurance qu'il le fera, non seulement pour répondre au vœu de la délégation, mais pour répondre à un besoin qui s'impose. Seulement, je signale ce fait à la

M. BOYER.

Chambre pour lui démontrer quel jeu peut jouer, à certains moments, cette loi des chemins, si nous laissions l'entier contrôle de la distribution des fonds qu'elle permettra de dépenser, aux mains du Gouvernement. L'opposition plaide ici pour un principe et elle doit le maintenir.

D'ailleurs, cette loi est imparfaite à un point de vue qui peut amener des conséquences considérables. Elle ne dit point que le Gouvernement votera chaque année un montant fixe pour l'objet qu'elle poursuit, mais bien que les crédits que le Parlement pourrait voter, or, ces sommes peuvent varier avec les sessions, et plus elles seront considérables, plus les dangers seront grands, et plus la répartition entre les provinces en sera difficile.

Maintenant, avant d'aller plus loin, je vais citer la lettre que l'honorable député de Chambly-Verchères a lue lui-même dans cette Chambre, pour démontrer une fois de plus que son argument ne prévaut pas contre ceux que je viens d'énumérer. Et une autre raison qui m'encourage à citer textuellement cette lettre, c'est pour rendre justice à l'honorable M. Caron, le distingué ministre de l'agriculture de Québec. Je répète que ce n'était pas ni la place ni le temps pour le député de Chambly-Verchères de venir mettre en cause dans ce débat, cet honorable monsieur. M. Caron a une réputation d'activité qui sans cesse grandit. Ses talents sont indiscutables, et les énergies qu'il déploie au service de la grande cause agricole sont reconnues et appréciées par la grande majorité des électeurs de la province de Québes. Cette lettre est signée par une dizaine d'électeurs du comté de l'Islet, partisans outrés de l'honorable député de ce comté qui siège dans cette Chambre; mais elle pourrait bien avoir pour rédacteurs tout autre que l'un des signataires.

14 janvier 1913.
Saint-Roch-des-Aulnaies,
Comté de L'Islet, P.Q.

Au docteur Paquet, député de L'Islet.

Mon cher monsieur,—Nous, les électeurs et habitants de la paroisse de Saint-Roch-des-Aulnaies, comté de L'Islet, certifions par les présentes que nous avons assisté à l'assemblée et que nous avons entendu le discours prononcé par l'honorable Joseph-Edouard Caron, actuellement ministre de l'agriculture dans le gouvernement de Québec, le 24 septembre dernier. Dans ce discours, M. Caron a loué l'importance de ses attributions, la quantité des cadeaux et des faveurs qu'il a accordés pour le bénéfice des électeurs et des habitants de Saint-Roch-des-Aulnaies, de Sainte-Louise et des autres paroisses environnantes, au profit de la société agricole et des agriculteurs en général. Nous certifions de plus qu'il a agencé son discours de manière à faire croire aux électeurs que tout l'argent voté pour des fins agricoles était d'abord dû à la générosité du gouvernement de Québec, et spécialement à la généreuse initiative et à l'aide bienveillante et à la grande confiance que l'honorable Mar-

tin Burrell, ministre de l'Agriculture à Ottawa, lui avait témoignée à lui, et non à notre député le docteur Paquet.

Voilà, monsieur l'Orateur, une affirmation tout à fait fausse; car, en somme, qu'est-ce que le ministre de l'Agriculture fédéral pouvait bien avoir à donner au ministre de l'agriculture de Québec? le ministre de l'Agriculture d'Ottawa ne peut attribuer aucune somme spéciale ni pour le comté de l'Islet, ni pour Vaudreuil, ni pour aucun autre comté du Dominion.

Que l'honorable M. Caron ait, à un certain moment, devant ses électeurs, énuméré ce que son gouvernement avait dépensé dans son comté par des allocations que la loi lui permettait de donner, cela est fort possible, et même dans l'ordre des choses; personne ne peut s'en plaindre. Mais qu'il ait dit les choses qu'on lui prête, dans cette lettre, je n'ai pas peur d'affirmer que c'est une fausseté.

Je continue, et j'arrive à la partie la plus ineffable. Ecoutez bien, monsieur l'Orateur.

On reproche à l'honorable M. Caron ce crime imaginaire; mais même s'il eût existé, on ne demandait pas la supression du procédé, mais seulement qu'il change de main. Voici:

En conséquence, monsieur, nous protestons énergiquement contre ce discours injuste qui est de nature à nuire à votre influence et à votre popularité dans le comté de l'Islet, au bénéfice du parti libéral.

Nous avons aussi l'honneur de vous recommander d'envoyer cette requête au ministre de l'Agriculture, l'honorable Martin Burrell, afin qu'il en prenne connaissance, qu'il use de son influence auprès de M. Borden, et lui demande qu'à l'avenir le montant d'argent voté pour des fins agricoles dans le comté de L'Islet, par le gouvernement conservateur d'Ottawa, soit donné au docteur Paquet, notre député, à charge de distribuer cet argent équitablement parmi les électeurs, lequel argent a jusqu'à présent été distribué entre un petit groupe d'amis par l'honorable M. Caron. Vu le vif intérêt porté aux affaires agricoles par le ministre actuel, l'honorable Martin Burrell, nous espérons que notre requête sera prise en considération et qu'on y fera droit, s'il est possible.

Nous sommes, monsieur le ministre et monsieur le député.

Vos obéissants serviteurs:

(Signé):

Nap. Pelletier,	David Bourgeault,
Jos. St. Pierre,	Jos. C. Pelletier,
Sallus Pelletier,	George Tremblay,
Phil. Deschênes,	Ernest Michaud,
Ls. T. Tremblay,	R. Tremblay,
Joseph Dupont,	Jos. Tremblay,
Louis Tremblay,	Rosario Lebel,
Jos. Lebel,	Marcel Dupont.
Alfred Tremblay,	

Voilà, monsieur l'Orateur, la trouvaille imaginée, sans doute, par l'honorable député de l'Islet, et signée par des amis zélés. Quelle absurdité, et combien il est déplorable qu'il se trouve des individus pour apposer leur signature au bas d'un semblable document. Mais le côté cynique de cette lettre, c'est que ces gens prient l'honorable député de l'Islet de présenter leur requête à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell), pour que désormais il donne à lui (M. Paquet) les supposés montants d'argent qu'il donnait à M. Caron pour qu'il en fasse ensuite lui-même la distribution parmi ses amis. C'est là une bien belle morale qui égale la mentalité du représentant de ce comté en cette Chambre. Voilà les arguments dont on se sert pour blâmer l'opposition de critiquer le fonctionnement de la présente loi. Je crois avoir suffisamment parlé de ce sujet, et je vais maintenant terminer en parlant du fonctionnement de la loi des bons chemins dans la province de Québec, loi qui a été adoptée en 1912 par la législature provinciale.

Cette loi fonctionne déjà admirablement bien, et il ne faudrait pas qu'elle vienne en conflit avec des pouvoirs étrangers, tel que le pouvoir fédéral. Cette loi a d'abord été reçue avec défiance, je le confesse, et son application première a suscité beaucoup d'ennuis entre le département de la voirie provinciale et les municipalités. Mais, jour par jour, la conception première s'est éclaircie, et le fonctionnement s'améliore sans cesse. A chaque moment elle groupe les individus dans une idée commune par les moyens qu'elle fournit pour l'amélioration des routes dans nos comtés. L'éducation se fait graduellement. Cette loi n'est peut-être pas parfaite, mais elle le deviendra par l'expérience que l'on acquiert constamment. Le gouvernement provincial s'entoure de toutes les précautions nécessaires pour que l'argent qu'il prête aux municipalités soit dépensé fructueusement. Or, toute municipalité qui veut bénéficier de la loi en fait la demande, et le Gouvernement envoie sur les lieux un ingénieur qui fait le relevé de la route à macadamiser. Il étudie la nature et les accidents du terrain, et fait ensuite rapport que la confection de cette route nécessitera une somme de tant. Les municipalités sont alors tenues de passer des règlements municipaux décrétant l'emprunt de la somme nécessaire, et les travaux sont exécutés en conformité avec les plans fournis par l'ingénieur de la voirie et exécutés sous sa surveillance. Ce n'est pas la municipalité qui décrète le montant d'argent dont elle a besoin, mais bien le département; et quand elle a cet argent en mains, toute l'obligation qu'elle assume est de payer 2 pour 100 d'intérêt. Le Gouvernement donne chaque année aux municipalités seulement le montant qu'elles peuvent dépenser au cours de la saison, et l'intérêt n'est compté que sur le montant ainsi dépensé.

Je cite ces faits, monsieur l'Orateur, pour démontrer comment les deniers du Gouvernement fédéral seraient en sécurité entre les mains du gouvernement provincial. Ici, dans le présent débat, outre les raisons importantes énumérées par l'opposition pour que les fonds soient donnés à chaque province au *prorata* de sa population, au lieu d'être dépensés par le gouvernement même, on a aussi appuyé sur le danger du favoritisme politique, et, certes, c'est un des plus grands dangers. Or, par le fonctionnement de la loi des bons chemins de la législature de Québec, il ne peut y avoir de favoritisme possible. Ce n'est pas par l'entremise des partisans politiques que les municipalités peuvent emprunter, mais bien par leur propre entremise. Or, je pourrais vous citer plusieurs conseils municipaux composés en majorité de conservateurs, qui ont demandé et obtenu de l'argent pour leurs chemins. Le Gouvernement ne regarde pas si le maire et les conseillers sont libéraux ou conservateurs, mais la voix populaire qui parle par l'entremise de son conseil. Tout ce qu'un député peut faire en l'occurrence, ce serait parfois de hâter les négociations. Donc, cette loi est uniforme, elle est équitable, elle ne peut faire autre chose que de produire de bons résultats.

Si je parle plus particulièrement de la législation de Québec, c'est que je connais mieux son fonctionnement que celui des lois des autres provinces. Mais ce que je peux dire relativement à la loi des bons chemins dont nous jouissons, est que nous ne devons pas la compromettre par une ingérence étrangère qui pourrait amener des conflits. Ainsi, supposons une municipalité dans laquelle le Gouvernement fédéral déciderait de construire une route publique à ses frais et dépens, qu'arriverait-il? Sur le parcours de cette route, les habitants n'auraient, par conséquent, rien à payer; et si plus tard le reste de la paroisse est désireux d'empierrer ses autres routes, le conseil municipal alors devra emprunter une somme d'argent nécessaire à cette fin, et la répartition de l'intérêt en vertu des lois municipales modifiées, ne pourrait être faite que sur les intéressés de ces chemins. Donc, les intéressés d'une partie de cette paroisse auraient à payer les intérêts sur la somme empruntée, tandis que l'autre partie n'aurait aucune obligation. Ne croyez-vous pas qu'en de telles circonstances, au lieu d'aider au mouvement général, le Gouvernement y apporterait une difficulté sérieuse et compromettrait l'œuvre. Je dis qu'au lieu de s'interposer ainsi entre l'uniformité de la loi provinciale, le Gouvernement ferait bien mieux de donner chaque année une certaine somme au gouvernement provincial, laquelle dite somme serait répartie entre les municipalités pour les aider au paiement de leurs propres intérêts. Ce serait l'uniformité continuée, ce serait un puissant secours à l'ensemble du mouvement.

Je ne suis pas contre la construction des réseaux, pourvu qu'elle ne soit pas au détriment de la masse dans les paroisses.

Je ne me rends pas bien compte de l'obstination du Gouvernement à ne pas admettre l'amendement que lui suggère l'opposition. L'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré, au cours de ce débat, en maintes circonstances, que c'était son intention de répartir entre chaque province au *prorata* de sa population, les crédits que voterait le Parlement. Or, puisque c'est bien l'intention du Gouvernement, exprimée par la voix de son ministre, à faire tel partage, pourquoi ne l'inclut-il pas dans la loi? Cette loi est faite pour longtemps; ce serait une sécurité indiscutable pour ce Gouvernement et ceux qui le suivront. C'est le bon moment d'en déterminer les grandes lignes.

En reprenant mon siège, monsieur l'Orateur, je déclarerai une fois de plus que ce n'est pas pour faire purement de la critique que je me suis levé, car je suis un partisan ardent des bonnes routes et je tiens ce sentiment de mes électeurs, et je crois l'avoir suffisamment démontré au commencement de mon discours, par l'initiative étonnante dont ils font preuve à l'heure qu'il est. Je répète encore une fois que je loue le Gouvernement de son bon esprit en voulant aider à l'œuvre des bonnes routes. Ce n'est pas son idée que je critique, je l'approuve; mais c'est le moyen de la metre en pratique que je trouve dangereux; et c'est pour l'empêcher de tomber dans cette erreur que l'opposition proteste dans le sens qu'elle le fait. Le Gouvernement a pourtant fait preuve de bonne volonté en déposant cette loi devant cette Chambre, et pourquoi ne serait-il pas assez magnanime pour la rendre impartiale jusqu'au point d'accepter l'amendement que nous lui suggérons. Ce serait si facile pour lui

A tout événement, l'opposition a fait son devoir, et si le Gouvernement ne croit pas devoir accepter sa suggestion, il se trouvera peut-être sur son chemin une autorité plus grande pour donner à cette loi toute l'efficacité désirable.

M. O. TURGEON (Gloucester): Je désire dire quelques mots pour expliquer l'attitude que j'ai prise l'an dernier sur cette question des grandes routes. Je ne m'oppose pas à l'amélioration des chemins, mais je suis opposé à la manière dont on veut employer l'argent pour cette fin. Nous reconnaissons tous l'importance d'améliorer nos voies publiques et nous savons également que, depuis des années, les provinces réclament une subvention plus élevée pour les mettre en état d'entreprendre ces tra-

vaux. A mon sens, ce n'est qu'en augmentant la subvention aux provinces que nous donnerons satisfaction aux législatures provinciales et aux populations des différentes provinces du Canada.

Je ne partage pas l'opinion émise l'autre jour par l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) qui nous demande d'avoir confiance les uns dans les autres. S'il y a parmi les membres de la droite un homme auquel je serais disposé à me fier, dans cette affaire, c'est bien le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Mais il ne s'agit pas ici de confiance réciproque, mais du respect des droits constitutionnels des provinces, et je considère que la manière dont le Gouvernement entend employer cet argent constitue un empiètement sur les libertés provinciales.

M. BELAND: Ce qu'il y a de plus étonnant, c'est de voir l'honorable député de Chambly-Verchères donner sa confiance au Gouvernement.

M. TURGEON: Si je suis bien renseigné, il n'avait guère confiance dans le Gouvernement à l'époque des élections, mais comme certains de ses collègues de la province de Québec, il préfère suivre le ministère que ses principes. Je serai bien étonné si les électeurs de cette province ne préfèrent pas les principes au ministère. On m'a rapporté qu'un ministre du Nouveau-Brunswcik en partant d'Ottawa l'autre jour, déclarait que nous aurions une élection prochainement et qu'avec les influences et les faveurs dont disposeraient les ministres le Gouvernement balayerait les candidats de l'opposition dans cette province. J'ai toujours été porté à croire que s'il est une province dans laquelle les électeurs voteront selon leurs principes, c'est bien la province de Québec. Quoi qu'il en soit, c'est une question incidente qui m'éloigne de mon sujet.

Mon intention était de dire quelques mots sur la manière dont on entend dépenser cet argent consacré à l'amélioration des grandes routes. Le ministre des Chemins de fer dit que l'article 6 du bill décrète qu'il faudra obtenir le concours des premiers ministres ou des législatures des provinces. A mon sens, le ministre des Chemins de fer, pas plus que le Gouvernement féréral, n'a le droit de rechercher le consentement des premiers ministres ou des législatures, pour employer les deniers publics à l'amélioration des chemins dans les provinces. Sur ce point, la Constutution est formelle: la voirie est sous la juridiction exclusive des législatures provinciales.

Ces derniers n'ont pas le droit de renoncer à leurs attributions au bénéfice du Gouvernement fédéral, et de même, le Gouvernement fédéral n'a pas le droit de s'adresser à un corps plus faible et de lui dire: "Nous sommes prêts à vous distribuer des sommes considérables, mais il vous faudra, pour cela, souscrire à telles et telles conditions". Les gouvernements provinciaux changent comme le Gouvernement fédéral, et quand ce dernier, avec des millions de dollars à sa disposition, vient dire aux provinces: "Nous allons dépenser un demi-million ou un million pour vous, pourvu que vous consentiez à nous laisser employer cet argent à notre guise", les législatures qui sont les gardiennes de l'autonomie provinciale n'ont pas le droit d'accepter ces conditions. Dans l'excitation d'un campagne électorale, on est porté à oublier que les provinces ont des droits et les électeurs pourraient reprocher à un gouvernement provincial de ne pas accepter l'offre du Gouvernement fédéral, même si cette acceptation comportait une abdication des droits de la province.

Je dis donc que le bill comporte une clause immorale que l'on ferait disparaître en adoptant l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition, puisque cet amendement comporte que l'argent sera laissé à la libre disposition des législatures, qu'elles soient conservatrices ou libérales. Je ne parle pas pour ma province; le gouvernement du Nouveau-Brunswick est conservateur. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries était à son siège, je lui rappellerais qu'en deux occasions différentes il a dépensé des sommes considérables pour des ponts et des routes dans mon comté, et je suis certain que son sucesseur ne fera pas mieux que lui sous ce rapport. Je parle exclusivement du point de vue de l'autonomie provinciale. Si nous commençons à restreindre les attributions des provinces, elles finiront bientôt par disparaître complètement. Les droits des provinces sont tout aussi sacrés que ceux du Gouvernement fédéral.

Le Gouvernement aurait dû accepter la proposition faite l'an dernier par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Il conseillait une conférence interprovinciale dans le courant de l'année, pour qu'elles s'entendissent sur leurs réclamations respectives. Dans le Nouveau-Brunswick, comme dans toutes les autres provinces, nous avons besoin d'argent, non seulement pour l'amélioration des grandes routes, mais aussi pour l'enseignement et pour d'autres fins, tout aussi importantes que l'amélioration des chemins. Si cette conférence demandée par l'honorable député de Saint-Jean avait eu lieu pendant les vacances, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse recevraient aujourd'hui une subvention, non seulement pour les grandes routes, mais aussi pour les fins scolaires et pour l'encouragement de l'agriculture. Le refus du Gouvernement de suivre ce conseil l'an dernier prive les Provinces maritimes d'une compensation à laquelle elles

ont droit. Ainsi que je l'ai démontré l'an dernier, les Provinces maritimes ont contribué au développement et à l'expansion de Québec et d'Ontario et elles ont droit à un dédommagement proportionné aux sacrifices qu'elles ont faits.

L'autre jour, des députés ministériels ont prétendu qu'il était indispensable que le Gouvernement fédéral eût la gestion et l'emploi de cet argent, vu que certaines provinces pourraient mal l'employer. Si un gouvernement provincial faisait un mauvais usage des sommes reçues du Gouvernement fédéral, il serait responsable de sa conduite aux électeurs de cette province. Ainsi, cette objection n'a pas sa raison d'être. Comme confirmation de l'attitude prise l'an dernier por l'honorable député de Saint-Jean et moi, sur cette question, l'honorable député de Humboldt (M. Neely) nous a donné lecture l'autre jour d'une résolution adoptée par la législature de la Saskatchewan, déclarant que la population de cette province était opposée à ce projet, et demandait une conférence des représentants de toutes les provinces, pour étudier et débattre les conditions auxquelles les provinces devraient recevoir les subventions pour le développement de leurs ressources naturelles.

J'espère que l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) saisiront toute l'importance de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition et qu'ils le feront adopter par la Chambre. Cet amendement est basé sur le même principe que nous avons proclamé l'an dernier. Le bill qui a été déposé cette année comporte les mêmes empiétements sur l'autonomie provinciale et je ne comprends pas que ceux qui ont protesté l'an dernier, non contre le principe du bill, mais contre la manière dont l'argent doit être employé, puissent se contredire cette année, en votant pour l'adoption de ce bill.

L'honorable chef de l'opposition a déjà dit et je répète que le Sénat, dont la majorité est libérale, n'a pas rejeté le bill des grandes routes l'an dernier. Il y a simplement apporté un amendement, dans le sens de celui que propose aujourd'hui l'honorable chef de l'opposition et le Gouvernement était libre d'accepter ou de refuser cet amendement. Si le Gouvernement avait accepté le bill avec son amendement, la population du Nouveau-Brunswick, comme celle des autres provinces, aurait profité des fonds que cette loi avait pour objet de leur distribuer. J'ignore quel sera le sort du présent bill lorsqu'il retournera devant le Sénat, mais je voterai néanmoins en faveur de l'amendement du chef de l'opposition, parce qu'il nous donne l'assurance que les droits des provinces seront respectés. Cependant, je préférerais voir le Gouvernement réserver le bill et convoquer une conférence des provinces, pour l'étude de la question. Les provinces ne pourraient que gagner à ce retard d'une année, et elles seraient certaines d'obtenir la subvention à laquelle leur donne droit l'augmentation du revenu fédéral, car une augmentation dans le revenu fédéral implique une augmentation dans les dépenses provinciales. Les dépenses nécessaires et légitimes d'une province augmentent proportionnellement à son développement.

Ainsi, il serait préférable pour toutes les provinces, que l'honorable chef du Gouvernement réservât ce bill pour l'an prochain et convoquât une conférence interprovinciale. A la prochaine session, nous serions en état de voter une loi qui accorderait sa juste part à toutes les provinces, et cela serait beaucoup plus populaire dans le pays que le projet actuel.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne désirais pas prendre part à ce débat, mais je viens prendre connaissance d'une lettre dont l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) a donné lecture à cette Chambre, le 21 courant, et sur laquelle il appuie sa prétention que le Gouvernement fédéral devrait garder la direction de la dépense des crédits que l'honorable ministre de l'Agriculture demande à cette Chambre de voter dans le but d'améliorer les chemins et les routes dans les diverses provinces.

L'honorable député semble admettre que la Constitution donne cette gestion exclusivement aux provinces; mais il craint que les gouvernements provinciaux ne distribuent pas impartialement les crédits en question, et s'en servent plutôt pour des fins politiques. L'honorable député croit sans doute que si ce patronage lui était confié, ainsi qu'à l'honorable député de l'Islet, dans leur comté respectif, semblable danger n'existerait plus.

Or, la lettre en question qui lui a été confiée par l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) est signée par dix-sept cultivateurs, que je sais être des partisans de l'honorable député de l'Islet, de bons conservateurs. Ces messieurs ont dû être sollicités par deux ou trois individus qui ont l'espoir d'être favorisés par la distribution de ce patronage, s'il est confié aux soins impartiaux de l'honorable député de l'Islet.

La seule raison donnée dans cette lettre, est le fait que lors d'une assemblée tenue à l'exposition annuelle des sociétés d'agriculture et d'horticulture du comté de l'Islet, à Saint-Roch-des-Aulnaies, le 24 septembre 1912, l'honorable J. Edouard Caron, ministre de l'agriculture de la province de Québec, aurait déclaré que c'est lui qui avait l'administration des deniers votés par le Gouvernement fédéral pour des

fins agricoles dans la province, et que l'honorable M. Burrell avait plus confiance en lui pour administrer ces deniers qu'au Dr Paquet, le député fédéral.

Je n'assistais pas à cette assemblée. Mais le comté de l'Islet est voisin de celui que j'ai l'honneur de représenter, la paroisse de Saint-Roch-des-Aulnaies est la première paroisse de ce comté à l'ouest du comté de Kamouraska, et je suis bien au courant des circonstances qui ont précédé et accompagné l'exposition annuelle de cette société d'agriculture en 1912. Je n'hésite pas à dire que l'honorable M. Caron n'a pu prononcer les paroles en question, et n'a jamais tenu le discours qui lui est attribué dans cette lettre de quelques bons bleus désappointés du comté de l'Islet.

L'honorable député de l'Islet n'assistait pas à cette assemblée et n'a pris aucune part à cette exposition de deux sociétés importantes de son comté. Son abstention était motivée par le seul fait que les directeurs de ces sociétés avaient décidé de tenir l'exposition à Saint-Roch-des-Aulnaies, alors que l'honorable député aurait voulu que la paroisse de Saint-Jean-Port-Joli fût préférée.

Le député du comté de l'Islet à la législature, M. Morin, brillait aussi par son absence.

Mais il y avait à cette assemblée des hommes dont la haute position et le caractère d'impartialité sont une garantie, que les paroles qui furent alors et là prononcées, n'avaient aucun caractère politique, et je crois pouvoir dire que l'honorable député de l'Islet n'a qu'à demander le témoignage de ces personnes pour se convaincre que la lettre qu'il a confiée à son collègue de Chambly-Verchères n'est certainement pas conforme aux faits.

A cette assemblée assistaient le révérend père Athanase, O.C.R., professeur d'horticulture à l'institut agricole d'Oka; M. l'abbé Pelletier, du collège de Sainte-Anne-de-la-Paquet et M. Huguenin, professeurs à l'école l'école d'Agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière; le révérend M. Dupuis, curé de Saint-Raphaël; le révérend M. Garneau, curé de Saint-Roch-des-Aulnaies; M. J. C. Chapais, conférencier agricole du département de l'Agriculture d'Ottawa; M. Joseph Paquet et M. Huguenin, professeurs à l'école d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, et plusieurs autres conférenciers et experts dont il est inutile de donner les noms.

Mes honorables amis de la province de Québec qui connaissent les diverses personnes dont je viens de mentionner les noms, admettront que la présence de ces messieurs à l'assemblée alors tenue est la meilleure indication qu'un homme de la réputation et du tact de l'honorable M. Caron n'a pu employer en cette occasion les paroles que quelques chercheurs de patronage veulent lui attribuer.

Certes, l'honorable député de l'Islet reconnaîtra, j'en suis certain, que plusieurs de ces personnes sont de ses amis personnels et lui sont même sympathiques, au point de vue politique, et ils n'ont certainement pu participer à une démonstration ayant pour but de nuire à l'honorable député.

Encore une fois, j'invite mon honorable ami à prendre le témoignage des personnes que je viens de mentionner, de préférence à celui de ces dix-sept partisans qui ont signé cette lettre dans un but tout autre que celui de l'intérêt public.

D'ailleurs, le discours prononcé alors par l'honorable M. Caron a été reproduit dans certains journaux, spécialement dans le "Soleil" de Québec, le 25 septembre 1912, et je n'y vois absolument rien que puisse justifier le rapport envoyé par les dix-sept individus en question.

Il est évident que quelques-uns des amis de l'honorable député de l'Islet préféreraient que l'administration de ces deniers lui soit confiée, plutôt que d'être remise aux mains de l'honorable ministre de l'agriculture de la province de Québec, qui se prêterait moins facilement à leurs demandes et à leurs exigences dans la dépense de ces fonds.

Cette lettre est inspirée par des ressentiments politiques et par l'intérêt personnel.

Quant à l'honorable ministre de l'agriculture de la province de Québec, je n'hésite pas à dire qu'aucun homme ne peut être plus compétent et mieux qualifié pour administrer, d'une façon progressiste et impartiale, toutes les dépenses faites dans l'intérêt de l'agriculture et de la voirie. Le dévouement de l'honorable M. Caron à la cause agricole est bien connu par tous les citoyens de la province, sans distinction de partis, et personne ne possède à un si haut degré la confiance des agriculteurs de Québec.

Si le Gouvernement et les députés qui le supportent veulent enlever aux gouvernements provinciaux le contrôle de la voirie nationale, lequel leur appartient exclusivement, en vertu de la constitution, parce qu'ils craignent que les deniers votés par ce Parlement pourraient être mal administrés, ils feraient mieux de s'appuyer sur d'autres arguments et sur d'autres exemples que ceux apportés par les honorables députés de l'Islet et de Chambly-Verchères.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Que le soutiennent veulent enlever aux gouver- l'autonomie provinciale en danger. On ne saurait adopter à Ottawa un système uniforme pour la construction de routes dans les diverses parties du pays, parce que le climat et les circonstances ne sont pas partout les mêmes. Il est de vérité historique que dans aucun pays du monde les municipalités n'ont pu réussir, par leurs

seuls efforts, à doter le pays d'un système général de bonnes routes. En France, il y a 23,800 milles de routes nationales; c'est dire que la plus grande partie des routes sont construites par le gouvernement. Ce pays des bonnes routes possède une école nationale ayant pour objet d'enseigner à construire des routes. Il y a dans la capitale six cents ingénieurs, et il y en a six mille de répandus dans toute la France pour diriger et surveiller la construction des routes en toute connaissance de cause. Cette école accorde des diplômes pour la construction des routes, tout comme les universités en accordent pour l'exercice d'autres profressions, et c'est en France une profession distinguée que celle d'ingénieurs de ponts et chaussées. En Allemagne, les principales routes sont construites par le gouvernement impérial; en Angleterre, par les sociétés péagères et mises à la charge des comtés et des districts. Dans la province d'Ontario, les seules bonnes routes, pour ainsi dire, sont celles qui ont été construites par les sociétés péagères ou d'après le système des chemins de comté ou par les autorités provinciales. En France, il y a trois sortes de chemins: les routes nationales, de comté et de canton. En Allemagne, deux sortes: les chemins de l'Etat et les chemins municipaux. Aux Etats-Unis, les divers états entreprennent d'année en année de construire une plus longue étendue de chemins. Un bon système général de chemins exige la surveillance d'hommes possédant des conaissances techniques à ce sujet, et dans les différents pays, cette connaissance n'est confiée qu'à de tels spécialistes. Il en est ainsi en Angleterre, en France et aux Etats-Unis. Le gouvernement fédéral des Etats-Unis a établi pour les ingénieurs diplômés un cours ayant pour objet la construction des grandes routes, et il accorde des diplômes qui ont une valeur reconnue dans tout le pays.

Je pense qu'il est fort à propos—ainsi que ce projet de loi le laisse entendre—que le coût des bonnes routes ne tombe pas entièrement sur les municipalités rurales. Je ne crois pas me tromper en disant que les bonnes routes s'imposent, alors même qu'on est forcé de payer sa part de la dépense occasionnelle par leur construction et qu'elles ont une valeur distincte pour notre développement national. Je crois que nous devrions avoir à Ottawa—ce qu'ils ont, à Washington—une commission des chemins publics sous la juridiction du Gouvernement fédéral, qui serait chargée d'étudier les meilleures méthodes suivies pour l'amélioration des chemins publics, pour la construction de ces derniers et de rechercher les meilleurs matériaux que l'on emploie et leur différente valeur.

Les honorables membres de la gauche semble croire que l'autonomie des provinces serait en péril si on adoptait ce projet de loi; arrêtons-nous, un instant, à l'étude de cette prétention. Je crois que c'est l'honorable député de Humboldt (M. Neely) qui a dit qu'en consacrant l'argent voté par ce Parlement à l'amélioration des chemins publics, suivant entente entre les gouvernements ne tombent pas d'accord, le résul- fédéral et qu'en supposant que ces gouvernements ne tombent pas d'abord, le résultat sera que la province qui ne pourra s'entendre avec le Gouvernement fédéral ne recevra pas un sou de ce montant. Poussons le raisonnement un peu plus loin. Supposons le cas d'Ontario où le gouvernement provincial accorde une gratification, à certaines conditions, aux divers comtés qui veulent se prévaloir de cette subvention pour améliorer leur voirie, la conclusion de l'honorable député serait qu'à moins que chaque comté d'Ontario ne fût prêt à accepter les conditions attachées à l'octroi de cette subvention, nul autre comté d'Ontario ne recevrait d'aide du gouvernement provincial pour cette fin. Ce n'est pas ainsi que le gouvernement d'Ontario envisage cette question, et je n'ai jamais entendu de plaintes de la part des comtés qui ne s'étaient pas prévalus des dispositions de la loi. Il est vrai qu'il n'y a que dix-neuf comtés d'Ontario qui ont profité des avantages qu'offre la loi, mais, de 1902 à 1911, on a dépensé à cette fin, dans différents comtés, $3,400,000 dont un tiers fut fourni par le gouvernement provincial et les deux autres par les comtés intéressés. Supposons, par exemple, que le comté d'Oxford, qui a 156 milles de chemin vicinal, juge à propos de se prévaloir des dispositions de la loi et qu'un autre comté estime inutile d'en profiter; Oxford ne pourrait-il pas profiter des dispositions de la loi, parce que l'autre comté refuserait de suivre son exemple? Telle serait la conclusion logique qu'il faudrait tirer de l'argument invoqué par l'honorable député de Humboldt.

Quant à moi, je trouve qu'à l'égard de l'autonomie provinciale, cette crainte n'a apparemment pas hanté le cerveau des habitants d'autres pays, non plus que celui des autorités provinciales du Canada. En France, un très fort percentage des chemins publics constitue ce qu'on appelle les routes nationales construites par l'Etat et entièrement sous la haute main de ce dernier. Je puis en dire autant de la Belgique. Dans ce dernier pays, il y a une classification des routes publiques et les chemins de l'Etat comprennent 79 p. 100 des réseaux routiers de ce pays et les routes sont entretenues par le ministère des travaux publics belge. Je ne crois pas qu'on entretienne en Belgique des craintes au sujet de la perte de l'autonomie locale. En Suisse, le gouvernement fédéral a la surveillance de tou-

tes les routes de ce petit pays. En Espagne, c'est encore le gouvernement qui classifie et entretient les routes nationales et il en est ainsi de l'Autriche, et, je pourrais dire, de la plupart des pays européens. Que trouvons-nous dans les provinces du Canada? A l'île du Prince-Edouard, toutes les routes sont entrenues par le ministère provincial des travaux publics.

M. MACLEAN (Halifax): Il n'y a pas de municipalité dans cette province.

M. EDWARDS: Je le sais, cependant, bien que petite province, elle n'en est pas moins une preuve de l'efficacité du principe d'après lequel le gouvernement central s'occupe des voies publiques. Le même principe a été adopté, jusqu'à un certain point, par la Nouvelle-Ecosse. Les ponts les plus considérables, coûtant $500 ou plus, sont construits sous la direction de l'ingénieur provincial et sont payés par le trésor de la province. On a donc adopté le principe qu'on veut consacrer par ce projet de loi.

Au Nouveau-Brunswick, les travaux des chemins publics sont exécutés sous la direction d'un bureau spécial composé de deux conseillers de comté et d'un homme choisi par le gouvernement provincial. Au Manitoba, la construction des ponts importants s'exécute sous la surveillance du ministère provincial des travaux publics et le commissaire provincial de la voirie est nommé par ce gouvernement et remplit des fonctions qui ont plutôt un but d'éducation. A la Saskatchewan—et je mentionne en particulier cette province, à cause des objections soulevées par l'honorable député de Humboldt—le gouvernement entretien une équipe de gens chargé de maintenir le niveau des routes publiques et il construit des ponts en acier, grâce à une équipe d'ouvriers n'exécutant que des travaux de cette nature. J'affirme que c'est là la consécration du principe de ne pas laisser aux autorités locales le soin de construire et d'entretenir tous les chemins publics.

Dans la Colombie-Anglaise, la construction des routes relève presque entièrement du gouvernement de la province, qui, à ce qu'on m'apprend, a dépensé de ce chef la somme de $20,000,000 de 1910 à 1911. Ces faits font voir que le principe de la participation du gouvernement central à l'établissement des routes n'est pas nouveau, que la plupart des pays d'Europe et des provinces du Dominion l'ont déjà adopté. Ce principe, il ne s'agit pas d'en étendre un peu plus l'application en autorisant le Gouvernement fédéral à solder une partie du coût de certaines de ces grandes routes . Le ministre des Chemins de fer et des Canaux me paraît s'être expliqué là-dessus en termes non équivoques. Voici ce qu'il disait:

Je compte pouvoir m'entendre avec les diverses provinces au sujet des routes dont nous devrons entreprendre la construction, et arrêter avec elles les détails de la construction de ces routes.

Et il ajoutait:

Dès qu'il y aura entente avec les provinces quant à la nature des routes à construire, je considère qu'il y aura lieu de faire soumissionner et d'adjuger les entreprises.

Je m'abstiendrai de citer d'autres paroles du ministre des Chemins de fer, car ces deux phrases-là suffisent à démontrer l'excellence de ses intentions. Je me permettrai cependant de signaler cette observation du premier ministre:

En soi, le bill ne met ni le Gouvernement ni le ministre des Chemins de fer en mesure de faire aucune dépense qui n'ait été préalablement autorisée par le Parlement... Ce projet de loi ne tend à confier d'autorisation qu'à l'égard des deniers à être votés... Il met à la disposition des provinces, en l'entourant des mesures de précautions qui seront arrêtées d'un commun accord entre le Gouvernement fédéral et les diverses provinces, une certaine somme à l'aide de laquelle chacune d'elles pourra améliorer les moyens de communication entre la ferme et l'usine.

Le projet de loi est de ceux qu'on ne doit pas critiquer, car il mérite l'appui unanime de la Chambre. De très puissantes raisons militent en faveur de l'amélioration de nos routes de campagne. C'est par ces routes que le cultivateur transporte ses produits au chemin de fer ou au marché de la ville la plus rapprochée. Les mettre en meilleur état, a dit l'honorable député de Renfrew, ce n'est pas seulement améliorer la situation du cultivateur sous le rapport financier et sous celui du bien-être, c'est aussi rendre un service signalé aux habitants des villes et des villages qui achètent les produits de la ferme. Je ne vois aucune raison de craindre pour l'autonomie des provinces, et je considère que le projet de loi est digne de notre cordial appui.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier n'est pas adoptée.)

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport du département des impressions et de la papeterie est déposé sur le bureau.

La séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 25 avril 1913.

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

AQUEDUC D'OTTAWA.

M. A. E. FRIPP propose:

Que, en conformité de la recommandation contenue dans le troisième rapport du comité

des ordres permanents, la règle 88 soit suspendue en ce qui concerne la pétition du conseil municipal de la cité d'Ottawa, présentée le 19 mars écoulé, pour une loi l'autorisant à prendre dans certains lacs du comté d'Ottawa, province de Québec, et d'amener dans la capitale un approvisionnement d'eau pour les fins dudit conseil municipal, et que ladite pétition soit reçue, nonobstant l'expiration du délai fixé pour recevoir de telles pétitions.

La motion est adoptée.

ENTREE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE A OTTAWA.

Sir WILFRID LAURIER: Je voudrais demander un renseignement à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer. Je ne sais pas s'il pourra me le donner aujourd'hui ou s'il faudra que je fasse ma demande d'une façon régulière.

On persiste à dire depuis quelque temps que la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé au gouvernement une lisière de terrain le long du canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, et aussi une partie du canal même dans le but d'entrer dans la ville. Je désirerais demander à mon honorable ami si une demande de ce genre a été faite, si elle a été accordée ou refusée, ou si elle est encore à l'étude.

M. COCHRANE: La compagnie du Pacifique-Canadien a demandé, l'année dernière, une lisière de terrain sur la rive sud du canal, mais elle a abandonné ensuite cette demande. Cette année elle a demandé la permission d'entrer sur la même voie que le chemin de fer du Grand-Tronc, traverser le canal et de là construire une voie souterraine. Ni le département ni le conseil des ministres ne se sont occupés de la demande.

Sir WILFRID LAURIER: La question sera-t-elle soumise au conseil ou est-elle confidentielle?

M. COCHRANE: Je n'ai rien décidé.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX LIGNES SUBSIDIAIRES DE LINTERCOLONIAL, ETC.

Sur motion de l'honorable Frank Cochrane (ministre des Chemins de fer) la Chambre se forme en comité général pour étudier la proposition suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux peut, subordonnément à l'autorité du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, station de chemin de fer, termini de chemins de fer, bacs transbordeurs ou autres travaux de fer, et que tout tel chemin de fer ou autres travaux deviendront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat,—et, sur rapport de progrès, le comité se lève et obtienne l'autorisation de siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre.

(M. l'Orateur suppléant au fauteuil).

M. GRAHAM: Je désirerais demander au ministre des Chemins de fer ce que signifie cette résolution. Signifie-t-elle que le ministre pourra faire tout ce qu'il voudra sans demander permission au parlement, sans le consulter aucunement, sans lui demander d'argent, ou sans nous dire ce qu'il va faire? Il sera peut-être possible de modifier cette résolution de façon à ce que le parlement se réserve un certain contrôle.

M. COCHRANE: Je ne croyais pas que ce bill demanderait beaucoup d'explication, la question ayant été tellement discutée dans cette Chambre pendant les deux dernières sessions.

M. GRAHAM: Cette résolution est une proposition toute nouvelle.

M. COCHRANE: Elle autorise le ministre des Chemins de fer à louer, acheter ou à exproprier toutes lignes subsidiaires du chemin de fer intercolonial. Cette résolution n'accorde aucun argent, mais il faudra que le Gouvernement vienne demander au Parlement l'argent nécessaire si nous achetions ou louions une ligne de chemin de fer, car cette transaction devra être soumise au Parlement.

M. GRAHAM: Le défaut est que la résolution ne dit pas cela. Je comprends très bien les difficultés de la situation, car on a discuté pendant toute une séance sur certains amendements très restrictifs que proposait l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), qui insistait fortement pour que toutes acquisitions, locations ou exploitations d'une ligne subsidiaire fussent préalablement soumises à l'approbation du Parlement. La loi qui est dans nos statuts ne permet au Gouvernement que d'entamer des négociations, et il y avait une raison pour cela. Le bill actuel donne au ministre le pouvoir de faire tout ce qu'il voudra sans consulter le Parlement directement ou indirectement. Le ministre pourrait, s'il le voulait, prendre à bail le Canadian-Northern depuis Montréal jusqu'à Vancouver sans en obtenir l'autorisation du Parlement; il pourrait de même acheter ce chemin de fer ou une partie de ce chemin de fer sans l'autorité du Parlement. Ce n'est certainement pas ce que l'on a en vue. Avec le consentement du Gouverneur en conseil, le ministre pourrait commencer la construction d'un chemin de fer là où il voudrait; la résolution ne le restreint même pas aux lignes subsidiaires de l'Intercolonial.

Le bruit a couru que le ministre songeait à acheter le Canadian-Northern, mais ce n'est sans doute qu'une rumeur.

M. COCHRANE: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. GRAHAM: Tout de même, cette résolution donne au ministre plein pouvoir

d'acheter ce chemin de fer sans consulter aucunement le Parlement. Dans sa forme actuelle, la résolution est opposée à tout principe parlementaire, et je soumets qu'elle devrait être modifiée.

M. COCHRANE: Si j'achetais un chemin de fer il faudrait que je vinsse demander au Parlement l'argent nécessaire.

M. GRAHAM: Oui, mais cette résolution vous permet d'en acheter sans demander préalablement l'argent au Parlement et peut-être que si vous lui en faisiez la proposition il ne l'approuverait pas.

M. COCHRANE: Si le Parlement ne consentait pas, je ne pourrais pas acheter le chemin de fer.

M. GRAHAM: Vous vous seriez tout de même engagé moralement ou légalement à acheter le chemin de fer, et le Parlement pourrait ne pas aimer à intervenir lorsque la chose serait faite.

M. MEIGHEN: C'est à peu près comme la convention de réciprocité.

M. GRAHAM: Cette convention était une affaire internationale, et, en vertu de la pratique anglaise, les traités sont conclus secrètement, et sont ensuite, dans certains cas, ratifiés par le Parlement, mais le cas actuel est tout différent. C'est une transaction directe, et le ministre ne trouvera pas d'exemple dans aucun pays du monde d'une proposition de ce genre. Dès que le ministre aura conclu un marché, qu'il soumettra ensuite au Parlement, l'honneur du pays sera engagé, et le Parlement pourrait peut-être être obligé d'approuver le marché conclu par le ministre, tandis que si la question était soumise préalablement au Parlement, celui-ci pourrait peut-être ne pas l'approuver. Je ne crois pas que le Gouvernement ait voulu dire ce que la résoluton dit réellement.

M. MACLEAN (Halifax): Le bill basé sur cette résolution est-il libellé dans les mêmes termes que la résolution.

M. COCHRANE: Oui.

M. NESBITT: Je partage l'avis de l'honorable député (M. Graham). Si la résolution signifie réellement ce qu'elle dit, nous pourrions aussi bien rester chez nous. Le ministre a beau dire qu'il sera toujours obligé de revenir devant le Parlement demander l'argent nécessaire, il sait parfaitement que du moment qu'il se sera engagé à acheter un chemin de fer, l'opposition même n'aimerait peut-être pas à empêcher la transaction, parce que l'honneur du pays serait engagé. Le ministre des Chemins de fer pourrait tout aussi bien nous demander de le laisser gouverner seul le pays et faire tout ce qu'il voudra, que de nous demander de consentir à cette résolution. Bien que le ministère actuel puisse être composé d'hommes capables, de législateurs et financiers merveilleux, cependant les représentants du peuple ne veulent pas être ignorés complètement dans ces questions. La proposition actuelle dépasse toutes les bornes; elle signifie le gouvernement par arrêtés du conseil.

M. MEIGHEN: Quelle latitude l'honorable député voudrait-il accorder au ministre?

M. NESBITT: Je crois que le ministre devrait nous dire ce qu'il se propose de faire.

M. MEIGHEN: Jusqu'où consentiriez-vous à le laisser s'engager?

M. NESBITT: Il faudrat que je vois la proposition; je n'ai jamais essayé à traverser un pont avant d'y être rendu. Personnellement, je suis disposé à accorder beaucoup de latitude au ministre, mais ceci semble dépasser toutes les bornes.

M. MACLEAN (Halifax): Les membres de ce côté-ci de la Chambre seraient très heureux de donner au ministre l'autorité nécessaire pour l'exécution de tout projet de prolongement du chemin de fer de l'Etat dans les intérêts du pays; mais, je crois que l'autorité que lui donne cette résolution est trop grande. Je crois que le ministre admettra que ce n'est pas l'habitude qu'un gouvernement entreprenne la construction d'un chemin de fer considérable sans en demander d'abord la permission du Parlement. Cette résolution permettrait au ministre, sujet à l'autorité du Gouverneur en conseil, de faire un contrat pour la construction d'un chemin de fer de Québec à Vancouver.

M. COCHRANE: Le Parlement aurait à voter l'argent.

M. GRAHAM: Vous pourriez faire le contrat avant d'avoir l'argent.

M. COCHRANE: Le Gouvernement n'a aucun pouvoir de faire un contrat avant que l'argent soit voté.

M. GRAHAM: Mais vous en demandez le pouvoir par cette résolution.

M. MACLEAN (Halifax): Si un acte du Parlement permet à un ministre de signer un contrat pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, la personne avec laquelle il s'engage ainsi par contrat aura droit à des dommages si le Parlement refusait de voter subséquemment l'argent nécessaire pour la construction dudit chemin de fer. Si l'on considère de plus que cette résolution permettrait au ministre de louer le chemin de fer du Pacifique, le Canadian Northern ou le Grand-Tronc, il devra admettre qu'il demande des pouvoirs très étendus.

M. MEIGHEN: L'honorable député se rappelle-t-il que l'ancien Gouvernement a conclu un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique avant d'en avoir obtenu la permission du Parlement?

M. MACLEAN: Mon souvenir à ce sujet n'est pas très clair, et je craindrais de ne pas être très exact si je répondais. Je crois, cependant, que le contrat a été soumis au Parlement, et que le contrat disait qu'il devait l'être.

M. BOYCE: Le contrat a été conclu et ratifié par décret du conseil. Le Gouvernement a d'abord engagé le pays, et il a ensuite soumis le contrat au Parlement. Toutes les dépenses étaient prévues dans le contrat. Le Gouvernement s'y était engagé par arrêté du conseil, et le contrat a été ensuite soumis au Parlement pour ratification. C'est ainsi que les choses se sont passées au sujet du contrat de 1903 et aussi du contrat de 1904.

M. MACLEAN (Halifax): Autant que je m'en souviens, le premier contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique mettait comme condition qu'il devait être soumis au Parlement. Même si les choses s'étaient passées ainsi que le dit l'honorable député au sujet du contrat du Transcontinental, je dirais que c'était une faiblesse. Il est absolument contraire à la responsabilité parlementaire d'accorder des pouvoirs aussi illimités au Gouverneur en conseil que ceux qui sont demandés dans cette résolution. Je crois que le ministre devrait se contenter de demander beaucoup moins de pouvoir que la résolution lui en accorde.

M. BORDEN: Je ne crois pas que la résolution soit d'un caractère aussi révolutionnaire que mes honorables amis de la gauche semblent le croire. Plusieurs contrats ont été soumis au Parlement après avoir été signés par le Gouvernement avant qu'il eût obtenu une autorité comme celle qui est contenue dans cette résolution. Le contrat du Yukon, le contrat du service rapide transatlantique, le contrat du Grand-Tronc-Pacifique, le contrat du Canada Eastern Railway, le contrat du chemin de fer du comté de Drummond—et il y en a d'autres que j'oublie dans le moment. Tous ces contrats avaient été conclus par le Gouvernement, qui, naturellement, était obligé de les soumettre au Parlement pour les faire approuver et une loi était nécessaire avant qu'ils fussent valides. Le ministre des Chemins de fer a fait remarquer que cette résolution ne lui accorde aucun argent pour acheter, louer ou construire un chemin de fer. Rien ne pourrait être fait sans un crédit du Parlement. Je n'ai aucun doute que telle est l'intention du ministre.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi ne pas le dire dans la résolution? Au lieu de "Subordonnément à l'autorité du Gouverneur en conseil" pourquoi ne dirait-on pas a "Subordonnément à l'autorité du Parlement du Canada"?

M. MEIGHEN: De quelle utilité serait alors la résolution?

M. MACLEAN: Elle permettrait au ministre de faire un contrat.

M. BORDEN: L'intention du ministre est d'avoir une base effective pour négocier avec les compagnies qui possèdent présentement ou exploitent des lignes subsidiaires du chemin de fer intercolonial.

M. GRAHAM: La résolution ne parle aucunement du chemin de fer intercolonial. Elle donne pouvoir au ministre de construire un chemin de fer n'importe où. La résolution dit: "Deviendront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat". Il n'y est pas question des lignes subsidiaires de l'Intercolonial d'une façon particulière.

M. KYTE: Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer, si M. Kirkpatrick, qui a été chargé l'année dernière de faire un examen des lignes subsidiaires de l'Intercolonial, afin de connaître dans quel état elles sont et savoir s'il serait bon de les acheter, a présenté un rapport au Gouvernement.

M. COCHRANE: Oui, il a présenté un rapport, mais il est confidentiel; il n'est que pour l'usage du Gouvernement.

M. KYTE: Le ministre ne se propose pas de le faire connaître au Parlement?

M. COCHRANE: Non, pas maintenant, parce que ce serait livrer nos secrets.

M. MICHAUD: Le rapport sera-t-il soumis avant que nous votions l'argent?

M. COCHRANE: Non. Lorsque nous achèterons le chemin, le Gouvernement devra certainement déposer le rapport sur le bureau de la Chambre, mais pas avant.

M. LEMIEUX: A condition que la résolution soit modifiée quelque peu, je dois dire que j'approuve le principe de l'achat de quelques-unes des lignes subsidiaires de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: J'espère que nous n'en achèterons que quelques-unes.

M. LEMIEUX: Je présume que lorsque l'honorable ministre se sera entendu avec quelques-unes des compagnies, le marché ne vaudra que si le Parlement y consent. S'il voulait rendre sa résolution un peu plus claire sur ce point, je crois que cela éviterait des retards.

Je désire revenir sur ce que j'ai déjà dit dans une circonstance antérieure au sujet des lignes subsidiaires de l'Intercolonial, spécialement au sujet d'un chemin qui a été construit avec l'intention d'en faire une ligne subsidiaire de l'Intercolonial

dans le comté que j'avais autrefois l'honneur de représenter dans cette Chambre, le comté de Gaspé. J'ai appris que, vers la fin du mois dernier, l'honorable ministre avait reçu une délégation des comtés de Bonaventure et de Gaspé. Les délégués qui sont venus ici sont les plus hautes personnalités dans ces deux comtés. Faisant abstraction des divisions de parti, ces délégués sont venus ici plaider très fortement auprès de l'honorable ministre que le temps était arrivé où le chemin de fer des comtés de Bonaventure et de Gaspé devait être relié avec le chemin de fer intercolonial. J'ai regretté que l'honorable député de Bonaventure, qui s'est toujours montré un avocat si ardent des chemins de fer dans son comté, n'ait pas été, non plus que moi-même, invité à assister à l'entrevue des délégués avec le ministre.

J'ai eu cependant l'occasion de converser avec mon honorable ami depuis, et il connaît mes vues sur la question. Bien que je ne représente plus le comté de Gaspé, je suis toujours un partisan ardent de l'achat ou de la location par le Gouvernement des deux chemins de fer qui existent depuis bientôt un quart de siècle dans cette partie du pays.

La péninsule de Gaspé, qui comprend environ soixante milles carrés, est à moitié chemin entre les provinces maritimes et les villes de Québec, Montréal et Toronto. Gaspé et Paspébiac auraient été deux des ports les plus importants sur la côte de l'Atlantique, s'ils avaient été outillés convenablement il y a quarante ou cinquante ans passés, mais à cause de la rivalité entre les villes d'Halifax, Saint-Jean, Montréal et Québec, on a ignoré les ports de la péninsule de Gaspé. Dès 1884, le gouvernement de sir John A. Macdonald, admettait qu'une ligne de chemin de fer, partant de Matapédia sur l'Intercolonial, et longeant la rive jusqu'au bassin de Gaspé devait être construite. Sir Charles Tupper lui-même, je crois que c'est en 1884, soumit au Parlement un bill par lequel le Gouvernement entreprenait la construction des premiers vingt milles de ce chemin. Voici ce que disait sir Charles Tupper a cette occasion:

> La région que l'on se propose de faire traverser par ce chemin de fer de la baie des Chaleurs est, ainsi que le savent tous ceux qui se sont occupés de la question, très en dehors du chemin de fer intercolonial, et les communications avec ce chemin sont très difficiles. Le gouvernement croit que la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays, non seulement facilitera le commerce d'une très grande région, mais en lui donnant des facilités de communication avec l'Intercolonial, on alimentera considérablement le trafic de ce chemin, chose impossible autrement.
>
> Le chemin proposé devra partir d'un point sur l'Intercolonial à ou près de la gare Matapédia, et se diriger vers l'est sur la rive nord de la rivière Restigouche et de la baie des Chaleurs jusqu'à Paspébiac, une distance de cent milles. L'intention est de le prolonger plus tard sur une distance de quatre-vingts milles environ jusqu'au bassin de Gaspé. Les ressources de cette région sont considérables. C'est un pays très bien boisé, et la pêche y est abondante. L'honorable député de Gaspé, qui a beaucoup étudié les ressources de cette partie du pays, a préparé, en s'aidant du rapport du commerce de la province de Québec pour l'année 1881, une série de tableaux qui montrent que la pêche est très abondante dans toute cette région.

Conséquemment, le Gouvernement d'alors vota un crédit pour construire les premiers vingt milles de ce chemin. Après avoir construit ces premiers vingt milles, le Gouvernement concéda à une compagnie le droit de construire le chemin depuis Matapédia jusqu'au bassin de Gaspé. Le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec accordèrent des subventions à cette compagnie, et la construction du chemin fut poursuivie jusque vers l'année 1900, alors que la compagnie tomba en faillite. En 1902 ou 1903, le Gouvernement cancella à ma demande la charte que possédait l'ancienne compagnie pour la construction du chemin de fer de la baie des Chaleurs, entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, région comprise presqu'entièrement dans le comté que je représentais alors.

Une autre compagnie entreprit alors de construire le chemin de fer depuis Paspébiac jusqu'au bassin de Gaspé, et cette ligne, dont la longueur est de cent-deux milles, fut terminée. C'est un chemin de fer de première classe qui a été construit par des ingénieurs anglais, mais, malheureusement, ses recettes n'ont pas été très satisfaisantes, et, le déficit de l'année dernière s'est élevé à $19,000; c'est le chemin connu sous le nom de Atlantic, Quebec and Western Railway. Sur la ligne entre Paspédiac et Matapédia l'excédent des recettes n'a été, l'année dernière, que de $5,000. L'embarras dont souffre le public voyageur est qu'il est obligé de payer trois transports à trois compagnies différentes; d'abord au chemin de fer intercolonial, ensuite au Québec et Oriental—c'est le nom nouveau donné au chemin de fer de la baie des Chaleurs—et, en troisième lieu, à l'Atlantic, Quebec and Western Railway. La qualité inférieure du matériel roulant de ces deux dernières compagnies paralyse tout trafic sur ces deux chemins lorsque les conditions de la température sont défavorables.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec ont dépensé, je crois, environ $2,500,000 pour la construction de ces deux chemins. Le pays qu'il traverse est magnifique; le sol est fertile et riche en essences forestières et en minéraux. La baie des Chaleurs et la baie de Gaspé sont reconnus comme les meilleurs endroits de pêche sur la côte de l'Atlantique; mais,

à cause du manque de communications, et parce que ces deux chemins de fer ne donnent pas un service satisfaisant, la population en souffre beaucoup. Lorsque les deux chemins ont été réunis, et que les trains ont commencé a marcher, il a été évident que le jour n'était pas éloigné ou le Gouvernement fédéral serait obligé de les acquérir, et d'en faire un embranchement de l'Intercolonial, ainsi que c'était l'intention en 1884, lorsque sir Charles Tupper a prononcé les paroles que j'ai citées.

Ayant autrefois représenté ce comté, ayant été plus ou moins le père, politiquement parlant, du chemin de fer dans le comté de Gaspé, je verrais certainement avec beaucoup de faveur le Gouvernement acquérir ces deux lignes. Je regrette que l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) ne soit pas à son siège, mais je sais qu'il approuve le projet. Je comprends que le Gouvernement ne peut pas rendre les négociations publiques, il faut qu'il ait plus ou moins de liberté pour les mener à bonne fin; mais tout de même le Parlement a droit d'avoir voix dans la question. Peut-être que l'honorable ministre des chemins de fer trouvera-t-il moyen de modifier sa résolution. La résolution se lit ainsi:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux peut, subordonnément à l'autorité du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, station de chemin de fer, termini de chemins de fer, bacs transbordeurs ou autres travaux de chemins de fer, et que tout tel chemin de fer ou autres travaux deviendront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, et, sur rapport de progrès le comité se lève et obtienne l'autorisation de siéger de nouveau, à la prochaine séance de la Chambre.

Je comprends qu'en acquérant certains des chemins de fer en question mon honorable ami sera obligé de reconstruire quelques ponts et peut-être une partie de la voie. Prenons, par exemple, le Québec et Oriental entre Matapédia et Paspébiac. Tous ceux qui connaissent cette partie du pays diront à mon honorable ami que ceux qui voyagent sur ce chemin le font au péril de leur vie. Il serait nécessaire de reconstruire au moins une partie de cette ligne. Je ne dis pas cela pour blâmer la compagnie, mais ce n'en est pas moins un fait. Le ministre trouvera dans son département un rapport sur ce chemin fait par un des ingénieurs du département.

M. COCHRANE: La compagnie a-t-elle une charte du gouvernement fédéral?

M. LEMIEUX: Oui.

M. COCHRANE: Nous la placerons sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. LEMIEUX: Une loi a été passée à cet effet dans les derniers jours du Gouvernement précédent. Mais cela ne remédierait pas au mal.

Le seul remède serait l'acquisiton par le gouvernement fédéral du chemin de fer Atlantic, Québec et Western et du Québec et Oriental, l'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs, pour en faire un embranchement de l'Intercolonial.

M. PELLETIER: Si la commission des chemins de fer en donnait l'ordre, la compagnie aurait-elle les moyens pour mettre le chemin en bon état?

M. LEMIEUX: Non, l'année dernière le surplus des recettes sur les dépenses du Québec-Oriental n'a été que de $5,000. Cette compagnie a un matériel roulant très mauvais. L'Autre chemin, l'Atlantique, Quebec et Western, est un chemin de première classe, construit par des ingénieurs anglais, qui n'ont pas ménagé l'argent, mais son déficit a été l'année dernière de $19,000. L'embarras est que les gens sont obligés de payer trois taux différents. Ces deux chemins de fer sont administrés par des syndics représentant les porteurs d'obligations. Les syndics du chemin de fer Atlantic, Quebec et Western demeurent en Angleterre, de même que celui qui gère la ligne entre Paspébiac et Matapédia. Dans ces circonstances, la population de la région traversée par ces chemins de fer verrait avec joie le jour où le Gouvernement les acquèrerait à un prix raisonnable, et en ferait un embranchement de l'Intercolonial. Je comprends qu'il faut laisser beaucoup de latitude à l'honorable ministre pour conduire ces négociations, mais je suppose qu'il viendra demander au Parlement la ratification de tout marché qu'il aura fait. Ce serait certainement un bienfait pour la population de la péninsule de Gaspé si le Gouvernement acquérait ces deux chemins.

M. GRAHAM: Je comprends parfaitement que l'on ne peut pas tracer aucune règle stricte pour l'acquisition de ces chemins. J'ai cru une fois que la chose était possible, mais j'ai découvert qu'une règle qui pouvait s'appliquer à un chemin ne s'appliquait pas à un autre, parce que les besoins de la population dans une région peuvent être si grands que l'on ne doive pas regarder si le chemin donnera des profits ou non, et je comprends parfaitement qu'il est nécessaire que le ministre ait une grande latitude dans ces négociations, et lui imposer une règle uniforme serait peut-être l'empêcher d'acquérir les chemins même qu'il voudrait acquérir. Je suis donc prêt à accorder beaucoup de latitude au ministre, parce que je connais les difficultés qui entourent cette question importante.

Je suis en faveur de l'acquisition de quelques lignes subsidiaires de l'Intercolonial et de la construction d'autres lignes là où la chose est nécessaire. Les idées que j'émets ont simplement pour but de faciliter l'application de la loi tout en réservant au Parlement l'autorité qu'il doit conserver. Il ne faut pas donner tout pouvoir au ministre, ou même au Gouverneur en conseil. Cette résolution permettrait de faire une transaction très considérable, ou même une combinaison de transactions. Lorsque la Chambre a discuté cette question dans une circonstance précédente, l'opposition, dont je n'étais pas alors membre, s'est prononcée avec beaucoup de force à ce sujet. Les pouvoirs que je demandais étaient bien faibles comparés à ceux qui sont demandés dans cette résolution, et cependant l'opposition d'alors croyait que j'en demandais trop, et plusieurs restrictions furent mises dans la loi. Trop de restrictions, je crois.

M. COCHRANE: Etait-ce en 1909?

M. GRAHAM : Non, 1910. Je considérais les restrictions trop sevères. En considération de certaines circonstances, j'ai consenti alors à laisser passer la chose. Je veux soumettre ces restrictions à mon honorable ami, afin qu'il examine s'il ne peut pas trouver quelque moyen de se rendre à nos désirs. Tout ce que je veux, c'est de rendre la résolution parfaite; je n'ai aucune intention d'empêcher son adoption. Je désire simplement qu'elle soit rédigée d'une façon pratique. Je crois que le ministre a besoin de beaucoup de liberté si l'on veut qu'il réussisse, et si des changements sont nécessaires on doit les faire dans la résolution plutôt que dans le bill. C'est mon intention de faire connaître à cette Chambre les restrictions qui ont été imposées au ministre des Chemins de fer à la demande de l'opposition. La proposition du Gouvernement était simplement de louer les lignes subsidiaires, les lignes seulement qui pourraient alimenter l'Intercolonial. La présente résolution va beaucoup plus loin que cela. Elle donne au Gouvernement le pouvoir d'acheter ou construire un chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, par exemple, s'il le désire. Je dis donc que l'on devrait modifier la résolution de façon à lui faire dire que les acquisitions doivent se rapporter à l'Intercolonial. J'approuve le principe qu'il faut laisser une certaine liberté au ministre, en y mettant des sauvegardes convenables dans l'achat ou la location de chemins de fer. La loi qui a été passée à ma demande n'accordait que le pouvoir de louer un chemin de fer, je crois. S'il est bon d'acquérir certaines lignes, je crois que l'on devrait les acheter et non pas les louer. Dans certains cas, les conditions dans lesquelles se trouvent ces lignes rendent impraticable leur location par le Gouvernement, impraticable aussi pour ceux qui en sont aujourd'hui propriétaires. Les restrictions insérées dans la loi de 1910 sont:

Pourvu qu'aucune location de chemin de fer n'ait force et effet, ni que le gouvernement du Canada prenne possession ou exploite tels chemins de fer avant que ledit bureau de direction et ledit ingénieur en chef aient approuvé les termes et conditions de telle location, tenant compte des avantages qu'elle apportera au chemin de fer de l'Etat, et avant que le Parlement du Canada n'ait ratifié telle location.

Je crois que ce fut l'honorable député d'Hamilton, si ma mémoire m'est fidèle, qui a proposé la plus grande partie de ces restrictions. Elles veulent qu'avant que le gouvernement puisse louer une ligne subsidiaire le bureau des directeurs et l'ingénieur fassent rapport. La Chambre ajoutait aussi quelques clauses spécifiant ce que devait contenir le rapport.

J'admets que les restrictions étaient d'application impossible, mais je crois qu'en les mettant toutes de côté, nous nous portons à l'autre extrême. L'opposition de ce jour-là a eu tort, selon moi, de les suggérer; mais, afin de ne pas retarder le vote de la loi, j'ai cédé. La loi disait ensuite:

Ledit conseil de l'administration doit, dans son rapport au ministre recommandant le bail d'une ligne de chemin de fer,—

a) donner son estimation du coût de la ligne et les renseignements possibles au sujet de deniers reçus par la compagnie provenant de la vente d'obligations, de bonis ou autrement;

b) déclarer quel est l'équipement actuel du chemin, la moyenne des taux du transport pour les marchandises et les voyageurs et la différence entre celle des taux exigés sur le chemin de fer Intercolonial;

c) indiquer les recettes et dépenses totales pour les trois dernières années;

d) donner une estimation des recettes futures et des dépenses au cas où le chemin serait loué comme un embranchement du chemin de fer Intercolonial.

Il va de soi que nul ministre, je me l'imagine bien, ne prendrait à ferme ce chemin de fer sans s'être muni de tous ces renseignements ou d'une bonne partie tout au moins. Il n'y a rien, selon moi, dans cette résolution qui exige du ministre même de soumettre au Parlement un bail auquel il aura consenti. Si le Gouvernement voulait bien y réfléchir d'ici à une couple de jours, il se rendrait compte de l'opportunité de modifier quelque peu cette résolution et de faire que le Parlement puisse exercer un certain contrôle sur ces affermages de voies ferrées. En ce qui me concerne, comme aussi je pense en ce qui concerne la gauche dans son ensemble, nous désirons hâter l'expédition de cette affaire. Tout ce à quoi nous tenons, c'est qu'elle affecte une forme pratique, et que le contrôle du Parlement soit maintenu. Je suggérerais au ministère de s'assurer s'il ne serait pas possible de répondre à

ce désideratum sans nuire à l'effet pratique de la résolution.

M. GERMAN: Je tiens à ce que l'on sache que je suis absolument opposé à l'acquisition par l'Etat de toute nouvelle ligne de chemin de fer ou même à la rétention de celles qu'il possède déjà. Je tiens à ce que l'on sache que je m'oppose absolument et formellement à la possession et à la mise en service par le gouvernement du Canada de toute ligne de chemin de fer quelconque. Nous avons l'Intercolonial, et le mieux que le Gouvernement puisse faire dans l'intérêt du pays c'est de s'en débarrasser au plus tôt, aux meilleures conditions qu'il pourra s'assurer. J'ai entendu dire que le Canadian Northern se proposait de le prendre à ferme.

M. JAMESON: Si l'honorable député est en faveur d'une aliénation des chemins de fer de l'Etat, serait-il pareillement en faveur d'une aliénation des canaux que possède le gouvernement de ce pays?

M. GERMAN: C'est là une proposition que j'ai souvent entendu faire, mais que personne ne voudrait accueillir, par la raison qu'il est fait usage d'un canal sans péages et qu'il fonctionne en opposition aux chemins de fer. Une remarque qui m'a frappé, ça été celle qu'a faite dans cette Chambre feu l'honorable John Haggart en disant que les canaux ont pour objet de faire concurrence aux chemins de fer, et que le Gouvernement, quel que soit le chiffre des dépenses effectuées pour l'établissement des canaux, tendait toujours par là à abaisser les frais de transport. Cette remarque de mon honorable ami défunt a toute mon approbation. Je suis opposé à cette résolution parce que je suis opposé à ce que le Gouvernement possède des chemins de fer. Il ne s'écoulera pas bien des années avant que le peuple du Canada soit de mon avis. L'Intercolonial sera cédé à une compagnie à des conditions justes et raisonnables; et il n'existe aucune bonne raison pour qu'il ne le soit pas. Tous les ministres qui se sont succédé à la présidence de l'administration des chemins de fer, depuis que je fais partie de cette Chambre, ont voulu donner à l'Intercolonial un excédent. C'est ce qu'ont cherché tour à tour mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson), de même que l'honorable M. John Haggart. Ils ont pu y réussir sur le papier, mais c'est tout. C'est un jeu auquel le Canada a toujours perdu depuis qu'il a engagé cette partie. Il est temps de nous en défaire; il est temps que l'administration se débarrasse de l'Intercolonial. Au lieu d'acheter des lignes d'embranchement, remettez à une compagnie l'Intercolonial à des conditions qui soient justes et raisonnables, protégez les intérêts du peuple en vous défaisant au plus tôt de cette sangsue. Je n'éprouve aucune hésitation à faire ces remarques, et j'espère que ce que j'ai dit aura pour effet d'engager le cabinet à modifier sa ligne de conduite, et qu'au lieu d'acquérir de nouvelles lignes, il disposera de celles qu'il a déjà.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Je désirerais présenter quelques observations relativement à ce qu'a dit l'honorable député de Welland (M. German) touchant la nationalisation des voies ferrées. Le Canada a institué une commission des chemins de fer il y a quelques années dans le but de mettre bon ordre aux agissements des compagnies de chemins de fer. Il était impossible de se procurer la preuve du juste prix qu'exigent du public ces compagnies et de leurs frais d'exploitation, mais les commissaires ont aujourd'hui recours à la statistique des chemins de fer de l'Etat, et ils savent exactement combien coûte le service de l'Intercolonial et du réseau des voies ferrées nationales. Par la connaissance qu'ils ont des données recueillies par le Gouvernement, ils se trouvent en mesure de faire des injonctions à ces compagnies et de savoir si, oui ou non, elles surchargent le public. C'est là, je crois, un instrument de régularisation des prix qui vaut mieux encore que les canaux. Comme le dit mon honorable ami de Welland, les canaux donnent un service libre du droit. Il est de l'intérêt du public que l'Intercolonial fonctionne même à perte, puisque nous sommes alors en position de juger si, oui ou non ces grandes compagnies surchargent le public. C'est ce que j'ai toujours pensé, et c'est pourquoi il serait, à mon sens, de l'intérêt du peuple que le Gouvernement retînt la possession de l'Intercolonial.

M. SINCLAIR: Avant que cette affaire ne revienne sur le tapis, j'aimerais à savoir de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, s'il voudra bien nous mettre dans sa confidence et nous dire s'il entend faire construire le long de l'Intercolonial quelque nouvel embranchement. Je ne lui demanderai pas de nous révéler ses projets relativement à l'acquisition d'autres lignes d'embranchement, attendu que cela pourrait être peu pratique et peu opportun, mais cette considération ne s'applique pas à la construction de nouveaux embranchements. Dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, on se demande avec beaucoup d'intérêt quel est sur ce point l'intention du Gouvernement, et, s'il était loisible au ministre de nous faire, lors de la reprise de ce sujet, quelque déclaration sur la ligne de conduite qu'il entend suivre, la Chambre et le pays lui en sauraient gré.

M. COCHRANE: J'ai déjà nettement fait savoir à l'honorable député de Guysborough, lors d'une discussion qui a duré tout un jour et s'est continuée tard dans la nuit, ce que je me proposais de faire à l'égard des lignes d'embranchement.

Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUEBEC.

Sur motion de l'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries), le projet de loi (n°161) tendant à modifier la loi de 1899 relative aux commissaires du port de Québec, subit sa 2e lecture, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer. Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sur l'article 1er—(pouvoirs d'entretenir et de tenir un service voies de chemin de fer, etc).

Sir WILFRID LAURIER: Il n'y a rien dans cet article donnant lieu à quelque commentaire. Ces pouvoirs me semblent tous parfaitement légitimes. La seule chose que je demanderai à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce sera de nous dire s'il a échangé des communications sur ce sujet avec les commissaires du port de Québec et si ce projet de loi est présenté à leur demande.

M. HAZEN: Oui, c'est à la demande des commissaires. La teneur du projet de loi est la même exactement que celle du bill présenté par celui des membres du cabinet de mon très honorable ami qui exerçait alors les fonctions de ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cas de la loi relative aux commissaires du port de Montréal. Cette dernière loi conférait aux commissaires le droit de maintenir dans le port des voies et des lignes de chemins de fer; mais, un doute s'étant élevé sur l'autorisation que pouvaient avoir les commissaires de fonds sera mis à l'étude,i je tâchera dans les cours du port, on a pensé qu'il convenait d'écarter ce doute par un amendement à la loi, et l'on a cru devoir suivre cet exemple dans le cas actuel.

M. LEMIEUX: J'ai vu l'autre jour un plan du port de Québec déposé sur le bureau par mon honorable ami et j'y ai de nouveau jeté un coup d'œil hier avec le représentant de Québec-ouest (M. Power). Je n'ai vu sur ce plan aucune indication de voies ferrées à établir pour la commodité du port. Existe-t-il à l'heure qu'il est une voie ferrée qui appartienne aux commissaires du port de Québec.

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Et ceci sera une continuation ou l'achèvement du réseau? Cette voie sera-t-elle construite sur des terrains autres que ceux qui, présentement appartiennent à la commission du port?

M. HAZEN: Je ne le pense pas; mais lorsque le projet de loi relatif à une avance de fonds sera mis à l'étude, je tâcherai d'amener ici les ingénieurs, de manière que l'honorable député ait tous les renseignements qu'il peut désirer. Mon idée est que le chemin de fer sera entièrement construit sur le terrain appartenant à la commission du port.

M. LEMIEUX: Nous aimerions aussi avoir le plan des ouvrages que le ministère des Travaux publics projette d'établir à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Je ne vois pas pourquoi le tout ne serait pas sous la direction du ministre de la Marine, puisque, à vrai dire, cela forme une seule et même entreprise.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE.

M. Hazen propose la deuxième lecture du bill (n° 179) tendant à de nouvelles avances à faire aux commissaires du port de Québec.

La motion est adoptée, et le bill est lu une 2e fois.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE POLICE FEDERALE.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), le bill (n° 172) tendant à modifier la loi de police fédérale est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer (Présidence de monsieur l'Orateur suppléant.

Sur l'article 1er—le Gouverneur en conseil peut nommer des commissaires de police).

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la raison de ces amendements.

M. DOHERTY: Cet article 1er porte qu'il y aura un commissaire en chef ayant autorité sur les autres, et, par le dernier article, ceux-ci auront à rendre compte tous les mois au commissaire en chef de leurs actes. Les commissaires désignés pour une région, par exemple, où se construit un chemin de fer seront tenus à un rapport à ce commissaire en chef. Aux termes d'un décret du conseil, ces fonctionnaires avaient jusqu'à présent à faire rapport au commissaire à Ottawa; mais on a, avec beaucoup de raison, douté du pouvoir que nous aurons de les y contraindre au cas où ils s'y refuseraient.

Sir WILFRID LAURIER: Combien avez-vous de commissaires par tout le Dominion?

M. DOHERTY: Six ou sept.

Sir WILFRID LAURIER: Et cette loi n'a été appliquée que dans le cas de travaux publics?

M. DOHERTY: C'est ce que je crois.

Sir WILFRID LAURIER: Ce sera en quelque sorte pour le commissaire en chef une sinécure s'il n'a à recevoir que les rapports de six ou sept agents. Se propose-t-on de nommer à cette charge celui qui est là?

M. DOHERTY: Ce commissaire en chef sera M. le colonel Sherwood, le présent commissaire. Le véritable objet de l'amendement est de mettre sous ses ordres les autres commissaires.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. OLIVER: Dans la province du Manitoba et de la Saskatchewan des gens qui se disaient autorisés par le gouvernement fédéral ont pris sur eux de gêner la liberté des citoyens, et je désirerais savoir si l'autorité qu'ils exercent émane en quelque façon du gouvernement fédéral ou des dispositions de cette loi. Au cours de l'élection provinciale de la Saskatchewan l'été dernier un nommé Marshall Jackson a été arrêté par ordre du gouvernement de la province pour avoir voulu influer indûment sur l'élection qui se tenait dans la province. N'oubliez pas qu'il s'agissait d'une élection provinciale. Au moment de son arrestation cet individu portait une insigne où l'on me dit que se détachaient les mots: "Chef du service de sûreté fédéral"; et je tiens de bonne source qu'il se donnait à l'époque pour un agent de l'administration fédérale. J'aimerais à savoir si, par la loi ainsi modifiée, il y aura lieu à la nomination de pareils agents, et j'aimerais aussi à savoir si quelqu'un du nom que je viens de mentionner a été à l'emploi de la présente administration à titre d'agent secret ou de commissaire de police

M. DOHERTY: Je ne connais personne de ce nom qui soit au service du Gouvernement comme agent secret. Je suis sûr que ce nom-là n'apparaît point sur la liste de ceux qui font les fonctions de commissaires de police en vertu de la loi existante, ni parmi ceux, ainsi que l'on m'en informe, qui ont été nommés constables par les commissaires. Sous l'empire de la loi, selon sa teneur actuelle, comme selon l'amendement qui va y être apporté, les commissaires peuvent, en vertu d'un décret du conseil, nommer des constables dans les régions où il en est besoin. Sans en avoir la certitude complète, je crois pouvoir dire que les seuls commissaires nommés en vertu de cette loi l'ont été pour le maintien de la paix dans les régions où s'exécutaient des travaux publics, là plus particulièrement où il se bâtissait un chemin de fer. Lorsqu'une disposition de la loi les y autorise, ces commissaires peuvent désigner certaines personnes pour agir en qualité de constables. Parmi ceux qu'ils ont ainsi désignés, nul n'a le droit de se dire agent secret du Dominion. Je ne sache point que personne du nom de Jackson ait été nommé commissaire de police ni employé par un commissaire de police à titre de constable. Si l'honorable député le désire, je vérifierai les noms de nos constables et de nos commissaires de police.

M. OLIVER: Cette affaire est de quelque importance et elle a obtenu une publicité considérable. J'aimerais donc à m'assurer définitivement si cet individu était, à un titre quelconque, à l'emploi de la présente administration, en vertu surtout de la loi de police fédérale, pendant le temps que se tenaient des élections à la Saskatchewan ou depuis. Il nous importe de savoir si les dires de ce monsieur étaient ou n'étaient pas autorisés. L'on m'a assuré que, pendant le cours des élections de la Saskatchewan, à un bureau de votation de l'arrondissement électoral de Biggar, étaient présents certains individus portant des insignes les faisant passer pour des constables fédéraux, et, menottes à la main, menaçaient de mettre en état d'arrestation les votants arrivant au scrutin s'ils ne votaient pas selon leurs désirs. Comme cette affaire est plutôt grave, il serait à désirer que l'on nous fît savoir, de manière à ne laisser aucun doute dans l'esprit de personne, que rien de ce qui a été fait ne peut avoir été autorisé par le Gouvernement ou par la direction de la police. J'aimerais que ce point fût clairement établi, et je suis sûr que mon honorable ami est, non moins que moi, convaincu qu'il le doit être.

M. DOHERTY: Comme je l'ai déjà dit, je m'assurerai avec plaisir des noms des commissaires et des agents de police. Je suis certain qu'aucun d'eux n'était autorisé à agir ainsi par le ministère de la Justice. Si cela était, on ne saurait condamner trop sévèrement cette action. L'objet du présent bill est de placer ces commissaires et agents plus directement sous l'autorité de l'administration centrale, et, sous ce rapport, ce serait une protection contre le retour possible de tels faits.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas que l'honorable ministre pensât que je considère ces accusations comme absolument fondées; mais puisqu'elles ont été portées je pense qu'il est désirable qu'on s'en rende compte. Y a-t-il des dispositions dans la loi de la police qui permettent la nomination de fonctionnaires qui, en dehors de tout service régulier, seraient en fonctions pendant les élections?

M. DOHERTY: Je ne saurais admettre que des fonctionnaires dussent ou pussent être nommés dans un but de cette nature.

En vertu de l'article 3, un commissaire de police a les attributions suivantes:

a) Tous les pouvoirs, l'autorité, les droits et les privilèges attribués par la loi aux juges de paix généralement;
b) en toute province, tous les pouvoirs, l'autorité, les droits et les privilèges attribués par la loi aux magistrats de police dans toutes cités de la même province;
c) en tout territoire ou district du Canada, tous les pouvoirs et l'autorité, tous les droits et privilèges attribués par la loi aux magistrats stipendiaires en ce même district ou territoire.

Les agents de police sont nommés par ces commissaires de police dans les différents districts et territoires relevant directement du Gouverneur général en conseil privé. Le présent projet de loi propose que ces agents de police puissent être nommés sous l'autorisation du ministre. Ces agents de police ont:

Tous les pouvoirs, tous les droits et toutes les responsabilités attribués par la loi aux agents de police dûment nommés dans la province, le district ou le comté de la province ou du territoire pour lequel ils ont été nommés.

Je suis à peu près certain que le pouvoir de nommer des agents de police pour être en fonction pendant les élections, n'a jamais été exercé.

M. OLIVER: Existe-t-il, dans l'organisation de la police du Canada, un service de détectives, dans le sens ordinairement attaché à ce nom?

M. DOHERTY: Je ne pense pas qu'il y ait un service spécial de détectives. Les agents de la police du Canada doivent faire des enquêtes, rechercher des personnes, et ainsi de suite, chaque fois que l'occasion se présente dans la mise en force de la loi.

(L'article premier est adopté.)

Sur l'article 2 (modification de l'article 4).

M. OLIVER: Pourquoi ces nominations sont-elles placées sous l'autorité du ministre plutôt que sous celle du Gouverneur général en conseil privé?

M. DOHERTY: On a cru qu'il n'était pas nécessaire de faire rendre un décret par le Gouverneur général en conseil privé chaque fois qu'il s'agit de nommer un agent de police, et qu'il n'y avait presque aucun danger à laisser ce pouvoir au ministre. Il n'est pas précisément dans l'esprit du rapport de sir George Murray que de telles nominations, réellement peu importantes comme celles des agents de police, ne soient pas réservées au Gouverneur général en conseil privé.

(L'article 2 est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR SUPREME.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), le projet de loi intitulé bill (n° 180), tendant à modifier la loi de la cour Suprême, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour en étudier les articles. (M. l'Orateur-suppléant préside.)

Sur l'article premier (jugement définitif).

M. DOHERTY: L'objet de cette mesure est de remédier à un état de choses qui résulte de l'application de la définition actuelle d'un jugement définitif tel que spécifié dans le paragraphe (e) article 2 de la loi de la cour suprême, lequel se lit comme suit:

"Jugement définitif" signifie tout jugement, règle, ordonnance ou décision, où l'action, la poursuite, la cause, matière ou autre procédure judiciaire est définitivement déterminée et conclue.

Les conditions qui résultent de l'application de cette définition d'un jugement définitif et auxquelles il semble opportun de remédier se présentent tout spécialement dans la province d'Ontario et existent en général dans les provinces où le droit coutumier anglais est la base du système judiciaire. D'après cette définition, aucun jugement n'est définitif à moins qu'il n'ait pour effet de déterminer et de conclure une action, une poursuite, une cause, une matière ou autre procédure judiciaire. Dans l'application de cette définition, la cour suprême a maintenu que, lorsqu'il s'agit d'une cause relevant du droit coutumier, dans laquelle la cour a rendu un jugement qui, tout en décidant les droits essentiels d'une des parties, renvoie la matière à un arbitre, dans le but d'établir, par exemple, le montant, se réservant le droit de se prononcer après avoir reçu le rapport dudit arbitre, un tel jugement, bien qu'il détermine le droit essentiel d'une partie et décide la question de savoir si le défendant et le débiteur du plaignant, n'est pas un jugement définitif parce qu'il ne dispose pas définivement de la poursuite et n'y met pas fin. Considérant que ce n'est point là un jugement définitif, aux termes de l'article en question, on a soutenu que, conséquemment, on ne saurait interjeter appel dans ce cas comme s'il s'agissait d'un jugement définitif. On a maintenu de plus, en ce qui concerne le jugement rendu après réception du rapport de l'arbitre, que, dans certains cas, le jugement ne saurait être considéré comme définitif et que, dans tous les cas—traitant le jugement qui détermine la compensation et condamne l'une des parties comme un jugement définitif, et, par cela même, dont on peut faire appel à la cour suprême—un appel de ce jugement ne concerne que ce jugement même et ne touche point au jugement rendu préalablement et

qui établit que le défendant est le débiteur du plaignant. Il s'en suivrait que, dans des causes de cette nature, la partie qui aurait été condamnée, bien que la matière fût importante, que les sommes ou la valeur de l'objet en litige fussent suffisamment élevées, etc., se voit placée dans une position telle qu'elle ne peut faire appel à la cour suprême du jugement déterminant sa responsabilité en faveur de sa partie adverse. Je puis ajouter que les juges de la cour suprême reconnaissent la nécessité d'une modification de cette nature qui leur donne juridction en matière d'appel d'un jugement quelconque qui détermine en tout ou en partie, les droits essentiels de l'une des parties en procès dans toute action, cause, matière ou autre procédure judiciaire. Sous l'empire de la modification proposée, il pourrait être fait appel du jugement qui détermine la responsabilité bien que ce jugement pût contenir une clause de réserve permettant de décider plus tard du montant ou de toute autre matière exigeant une étude. D'après cet amendement, il y aurait un appel direct de la plus haute cour judiciaire de la province à la cour suprême du Canada. De cette manière, la partie condamnée aura ce que, selon moi, la loi a voulu lui accorder, c'est-à-dire le droit d'en appeler à la cour suprême du jugement qui détermine définitivement l'existence d'une pénalité contre lui, ou qui détermine la compensation qu'il veut obtenir de l'autre partie s'il n'est pas soutenu. Cette modification ne s'applique pas à la province de Québec. Le différence essentielle qui existe entre les deux systèmes, c'est que, la loi de Québec considère les jugements interlocutoires comme une préparation au jugement final et faisant virtuellement partie de ce jugement final, et un appel de ce dernier jugement inclut tous les jugements interlocutoires.

Il y a certains jugements interlocutoires qui malgré cette appellation disposent en définitive d'une procédure judiciaire déterminée ou distincte et d'après la jurisprudence de la cour suprême ils sont appelables par eux-mêmes; mais tout jugement rendu dans la province de Québec dont, parce qu'il est interlocutoire, on ne peut faire appel à la cour suprême, d'après notre système y est porté par l'appel du jugement définitif; de sorte que le mal auquel nous cherchons à porter remède n'existe pas dans la province de Québec. On me dit que la raison qui nécessite une modification en ce qui concerne le droit coutumier des provinces, est devenue manifeste tout récemment, car antérieurement à l'adoption de la loi de la judicature d'Ontario qui a fait cesser la distinction entre les cours de justice et les cours d'équité, il était très rare que les cours de justice, en matière de droit coutumier, rendissent un jugement décidant les droits essentiels en se réservant de se prononcer plus tard sur les conséquences, ou de donner d'autres prescriptions à ce sujet. Tandis que cela était extrêmement rare si même cela est jamais arrivé dans l'administration du droit coutumier, c'était, d'un autre côté, une procédure extrêmement commune dans les cours d'équité; et la loi de la cour suprême reconnaissant cet état de choses, pourvut et pourvoit encore par l'article 38 à ce que l'on puisse interjeter appel en ce qui concerne les procédures en équité de n'importe quelle cour, même lorsqu'il s'agit d'un jugement interlocutoire. D'après l'interprétation adoptée des mots "jugement définitif, dans l'article que j'ai mentionné, la seule interprétation possible, une personne peut se voir priver de son droit d'appel à la cour suprême du Canada d'un jugement affirmant le droit essentiel, tout simplement parce que ce jugement ne termine pas définitivement la cause. Comme je l'ai déjà dit, les juges de la cour d'appel sont d'avis, à l'unanimité qu'il faut porter remède à cet état de choses, et, à une exception près, ils conviennent que le remède convenable est la modification que je soumets en ce moment.

Sir WILFRID LAURIER: Puis-je offrir un exemple concret? Supposons entre deux parties un différend dans lequel il s'agirait de savoir si l'une d'elles est tenue de rembourser un déficit. Le jugement de la cour, c'est que la partie poursuivie y est tenue, et la question est référée à un arbitre qui doit fixer le montant. Dans ce cas, si je comprends bien, c'est un jugement interlocutoire, et le jugement définitif n'est que la décision rendue par la cour après que l'arbitre a fait son rapport.

M. DOHERTY: D'après la définition actuelle, aucun jugement n'est défintif à moins qu'il ne mette fin à la poursuite ou à la procédure judiciaire.

Sir WILFRID LAURIER: Alors quel est l'effet de l'amendement dans le cas que j'ai supposé, un cas de remboursement où le défendeur a été condamné à restituer?

M. DOHERTY: La question a été référée à un arbitre, il a fixé le montant et la décision finale c'est que le défendeur doit tant. C'est un jugement définitif et on peut en interjeter appel.

Sir WILFRID LAURIER: Alors quel est l'objectif visé ici? S'agit-il de permettre à l'appelant de contester son compte, tel qu'établi par l'arbitre ou bien de lui accorder le droit d'interjeter appel, avant qu'il soit tenu obligatoirement de rendre compte?

M. DOHERTY: Voici l'objectif visé ici, dans l'hypothèse où l'affaire rentrerait dans les dispositions du droit commun, et mon-

tre dans l'hypothèse où l'ordonnance de rendre compte serait un jugement interlocutoire: la partie condamnée définitivement aurait le droit d'interjeter appel du jugement qui l'a condamnée; seulement, au cours de cet appel, elle n'aurait droit d'être entendue par la cour Suprême que sur l'exactitude du jugement fixant le chiffre même de la somme, sans qu'elle puisse contester le jugement affirmant sa responsabilité en la matière. Cet amendement vise à remédier à cet état de choses. Il fournit un appel du jugement qui établit le chiffre. S'il était possible d'avoir ses franches coudées en pareille matière, je crois que le système en vogue à Québec nous offrirait la meilleure procédure. Ce n'est peut-être là que mon impression personnelle; mais c'est ainsi que la chose m'apparaît et ce système nous dispenserait de pareil recours. Naturellement, nous ne saurions réformer le système en vogue dans l'Ontario. Aux yeux de ceux qui connaissent plus familièrement que moi ce système, peut être paraît-il d'un mérite supérieur.

Sir WILFRID LAURIER: Dans l'hypothèse en question, après le prononcé du jugement ordonnant la reddition de compte, la partie condamnée à cette reddition de compte pourrait-elle interjeter appel à la cour d'appel de l'Ontario?

M. DOHERTY: Oui, si je ne me trompe. La cour d'appel pourrait confirmer ce jugement, mais on ne pourrait en appeler de ce tribunal à la cour Suprême du Canada. Si je ne me trompe, et je ne me prononce qu'avec quelque hésitation sur les détails de la procédure, il pourrait être interjeté appel à la cour Suprême du jugement rendu en dernier lieu par le tribunal de juridiction inférieure; mais l'appel ne porterait que sur le jugement définitif et ne se rattacherait nullement à la question principale, celle de la responsabilité de l'appelant.

(On adopte l'article.)

Sur l'article 2 (rang et traitement du greffier).

M. DOHERTY: Le but de cet article est de relever le traitement du greffier (registrar). L'article existant donne à ce fonctionnaire le rang de sous-ministre et à l'époque de l'adoption de la loi, le traitement d'un sous-ministre était de $3,500 à $4,000. Depuis cette époque, le minimum du traitement payé à un sous-ministre est de $5,000. Les fonctions attribuées au greffier (registrar) sont onéreuses et fort importantes. Souvent il est appelé à exercer des fonctions quasi judiciaires et le traitement, à mon avis, devrait correspondre à ces fonctions.

(On adopte la motion.)

Sur l'article 3 (appel d'amirauté).

M. DOHERTY: Cet article vise à donner à la cour Suprême le pouvoir que possède la cour d'amirauté, à titre de tribunal de première instance d'appeler à son aide des experts dans les appels interjetés à ce tribunal, pouvoir qu'exerce aussi le comité judiciaire du Conseil privé dans les affaires d'amirauté portées en appel devant ce tribunal. On juge utile que la cour Suprême, en jugeant ces affaires d'amirauté, se trouve dans la même situation que le tribunal d'où viennent ces appels. Ces assesseurs sont des personnes parfaitement au courant des lois et des règles de la navigation, et elles sont appelées à éclairer le tribunal sur les questions techniques. Puisque le tribunal de première instance bénéficie de l'avis de ces experts, il semble convenable que la cour Suprême jouisse du même avantage.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce à la demande des juges de la cour Suprême?

M. DOHERTY: Oui, sur la proposition des juges de la cour Suprême.

Sir WILFRID LAURIER: S'est-il présenté quelque affaire qui ait nécessité l'engagement d'experts? Je comprends parfaitement que le tribunal de première instance ait besoin des lumières de ces experts; mais la cour d'appel se borne à reviser les jugements du tribunal de juridiction inférieure. Sans doute je ne m'y oppose nullement; mais il me semble que la cour d'appel ne se trouve pas dans la même situation que le tribunal de juridiction inférieure.

M. LEMIEUX: D'autant plus que la cour d'appel a les mêmes notes que le juge et les assesseurs.

M. DOHERTY: La raison qui milite en faveur de cette réforme, c'est que le tribunal devant lequel l'affaire serait portée, au sortir de la cour Suprême sur appel, pourrait demander des assesseurs. J'ai souvenance d'une affaire dont furent saisis les tribunaux de la province de Québec. Je ne voudrais pas affirmer positivement que la cause fut portée devant la cour Suprême; mais dans l'hypothèse où elle ne serait allée qu'à notre cour d'appel, la situation serait analogue. Finalement, elle fut portée devant le comité judiciaire du Conseil privé et là les juges appelèrent des experts pour les éclairer sur les lois de navigation, et il est à présumer que ce fut en conformité des avis de ces experts qu'ils réformèrent le jugement rendu par les tribunaux de ce pays. Je me rappelle parfaitement que les intéressés crurent que ce n'était guère juste et que les juges qui avaient prononcé le jugement primitif se trouvaient en assez fâcheuse posture, parce que leur jugement avait été réformé sur l'avis d'experts techniques qu'ils n'étaient pas en mesure de consulter. Je ne me rappelle aucune affaire

dont la cour Suprême ait été saisie seulement, je dois ajouter que les juges de cette cour sont tous du même avis à cet égard.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre voudrait-il bien nous dire pourquoi les mots "et instruire" figurent dans l'article à l'étude? Il me semble qu'on pourrait fort bien les éliminer, parce que la cour d'appel n'instruit pas ces causes; elle se borne à entendre les appels.

M. DOHERTY: Il est bien vrai que le tribunal entend les appels; mais du moment qu'on accorde à ce tribunal le pouvoir d'appeler des experts, les juges ne basent pas exclusivement leurs débats sur le dossier qui leur est transmis par la juridiction inférieure. En réalité, ils introduisent dans le débat quelque chose participant de la nature de la procédure d'un procès.

M. MACLEAN: Je ne me range pas à cet avis. N'est-il pas insolite que le juge de la cour d'amirauté demande un expert? L'assesseur ne fait pas partie de la cour. Il a surtout mission d'éclaircir le juge en matière technique, et si on demandait des assesseurs pour éclairer la cour Suprême, dans les appels de la cour d'amirauté, on ne pourrait guère désigner cette procédure comme une instruction de cause. Ils ne pourraient pas modifier un seul mot de la preuve testimoniale. Les assesseurs pourraient éclairer la cour d'appel sur l'interprétation de la preuve et des dépositions faites devant la juridiction inférieure, mais leur rôle se résumerait à éclairer le tribunal en matière technique. A mon avis, les mots "et instruire" sont absolument inutiles.

M. DOHERTY: Le tribunal de première instance pourrait demander un assesseur; et bien que touchant la preuve testimoniale la cour d'appel soit tenue d'accepter la preuve qui lui est présentée, toutefois, si elle demande l'aide d'un expert, elle n'est nullement obligée de suivre l'avis donné par l'assesseur devant la cour de juridiction inférieure. Il pourrait arriver que la raison militant en faveur de la réforme du jugement du tribunal de juridiction inférieure s'appuierait non pas sur les notes primitives transmises par ce tribunal, mais bien sur l'avis des experts techniques. Dans cette mesure-là même, lorsque les juges appellent un assesseur, ils demandent quelqu'un qui les puisse éclairer en matière technique.

M. MACLEAN (Halifax): On pourrait alors assimiler l'assesseur au conseil qui présente son argument au tribunal.

M. DOHERTY: C'est là précisément ce qu'aurait pu faire l'assesseur devant le tribunal de première instance.

Sir WILFRID LAURIER: Et ce qu'il n'a pas fait.

M. DOHERTY: A mon avis, cela pourrait se faire devant la juridiction inférieure, si le tribunal appelait un assesseur. Ce que l'expert dit au juge, paraît-il, ne figure pas au dossier, à titre de partie de la preuve testimoniale. Il se tient là et donne son avis au juge de première instance, qui bénéficie ainsi de ses conseils. Quant à la cour d'appel, cette mesure la ferait bénéficier des lumières d'hommes de catégorie similaire; seulement il nous est impossible de dire si les avis que le tribunal recevrait seraient les mêmes. Ainsi, en leur donnant le pouvoir d'appeler des assesseurs, on leur donne en même temps celui d'ajouter au dossier quelque chose qui n'y était pas au moment de son dépôt devant le tribunal. A mon sens, il ne saurait résulter d'inconvénients de l'emploi des mots "et instruire"; car le rôle de la cour d'appel se résume à l'instruction et à l'audition de l'appel.

M. MACLEAN (Halifax): Il est possible que vous donniez plus d'ampleur à la juridiction du tribunal, à titre de cour d'appel.

M. DOHERTY: Si nous l'autorisions à entendre autre chose que l'appel; mais les mots en question l'autorisent à "instruire et à entendre pareil appel." Tout se résume à l'audition de l'appel.

M. MACLEAN: Il n'existe pas de procédure semblable: instruction d'un appel.

M. DOHERTY: Il se peut que cette expression ne soit pas parfaitement juste. Pour mon propre compte, je ne crois pas qu'il puisse résulter d'inconvénient de le laisser de côté. C'est la première fois qu'on me la signale. Ces mots ne semblent pas comporter de signification bien précise. D'autre part, à mon sens, il ne saurait résulter de bien graves inconvénients de leur emploi ici. C'est le tribunal lui-même qui nous les a promis et par déférence pour ce tribunal, à moins qu'on ne nous signale quelque danger qui en pourrait découler, je préférerais adopter l'expression suggérée dans sa teneur actuelle.

Sir WILFRID LAURIER: Si les juges qui président à ce tribunal ont demandé ce pouvoir, leur demande mérite considération; mais je ne sache pas que cette proposition s'impose à mon approbation. Je m'explique parfaitement que le tribunal de juridiction inférieure qui a instruit la cause puisse appeler un expert, si elle le juge utile. Mais dans un procès, je suppose, les intéressés eux-mêmes pourraient appeler un témoin—car l'assesseur, après tout, n'est qu'un témoin—afin de donner son avis d'expert en matière technique sur la question en litige. Les intéressés pourraient appeler cet expert et il serait peut-être capable

de rendre témoignage en pareille matière. Si le juge de juridiction inférieure croit avoir besoin des services d'un assesseur, il peut les obtenir. Mais le tribunal à qui incombe la tâche de reviser le jugement du tribunal de juridiction inférieure doit s'en tenir à la cause telle qu'on la lui présente et à mon sens, il ne serait guère juste pour les intéressés d'invoquer un autre tribunal qui entendrait des témoins qui auraient pu rendre témoignage devant la juridiction inférieure. Après tout, l'affaire n'est guère pratique; car il y a peu d'appels interjetés de la cour d'amirauté à la cour Suprême. Je ne saurais dire si le besoin de pareille mesure législative se fait bien vivement sentir; mais si le ministre croit utile de la faire adopter, je ne m'y oppose nullement, bien que je nourrisse certains doutes sur l'utilité de cette réforme.

M. DOHERTY: Les juges estiment la chose utile. Cette réforme tend à rendre notre procédure conforme à cette des cours d'amirauté d'Angleterre. Notre juridiction en matière d'amirauté découle de la pratique anglaise et si les tribunaux là-bas ont constaté l'utilité d'accorder des assesseurs aux cours d'appel, nous pouvons sans hésitation suivre leur exemple. Autrement, nous pourrions voir surgir la situation anormale qui s'est présentée dans l'affaire que j'ai mentionnée. Cette affaire, bien qu'elle intéressât l'amirauté, fut instruite en cour supérieure et nous pourrions voir surgir la situation anormale que voici: tandis que nos tribunaux seraient privés du droit d'appeler un assesseur, leur jugement pourrait être infirmé par un tribunal d'Angleterre jouissant de cet avantage.

M. PARDEE: Le ministre de la Justice ne pense-t-il pas que les experts devant la cour d'appel de dernier ressort pourraient maintes fois, différer d'avis avec les experts qu'on aurait pu appeler devant le tribunal de première instance? Lorsqu'une cause est portée devant la cour Suprême, les experts appelés devant ce tribunal pourraient différer d'avis avec ceux appelés devant le tribunal de juridiction inférieure. Le ministre en conviendra, dans l'instruction d'un procès ordinaire, il est facile d'obtenir des experts qui diffèrent d'avis. S'ils jugent de leur intérêt de le faire, il est fort probable que, devant la cour d'appel, il éclaterait une divergence d'opinion entre eux et les experts appelés devant le tribunal de juridiction inférieure. Il me semble que ce soit là donner plus d'extension à une pratique que nos tribunaux, notamment ceux de l'Ontario, cherchent à restreindre depuis nombre d'années. C'est là une question qu'on pourrait fort bien laisser sommeiller, tout en se bornant, comme par le passé, à prendre devant le tribunal de première instance le témoignage d'experts sur lequel les juges se prononceraient.

M. DOHERTY: Les observations de l'honorable député ne s'appliquent nullement à la question en discussion. Il s'agit ici des affaires de l'amirauté? Les avis donnés par les assesseurs participent de la nature de renseignements d'experts, et les intéressés au procès n'en savent rien. Ils ignorent ce que disent les experts et ces assesseurs sont les conseillers du tribunal de première instance. Si le tribunal de première instance, eu égard à la nature même de l'affaire en litige, juge nécessaire de s'éclairer et de se renseigner, non pas auprès de témoins, mais auprès de personnes parfaitement au courant de ces questions, il me semble qu'on pourrait accorder la même aide à la cour d'appel. Puisque notre régime judicaire permet qu'appel soit interjeté en pareille matière à une cour d'appel en dernier ressort qui a pleine liberté d'appeler des assesseurs choisis réellement dans un autre pays et nullement au courant des conditions de notre pays, il conviendrait que le jugement définitif de notre tribunal de dernier ressort, quand il est soumis à l'examen du comité judiciaire du Conseil privé, porte la preuve évidente qu'il a été rendu par un tribunal qui a pleinement bénéficié des conseils scientifiques qui sont à la disposition des lords légistes du Conseil privé.

Sur l'article 4 (sessions de la cour Suprême).

Sir WILFRID LAURIER: A quoi vise cet article?

M. DOHERTY: La raison d'être de cette disposition, c'est qu'on constate que l'intervalle entre la session d'automne et la session d'hiver est trop long. La session d'automne commence maintenant le premier mardi d'octobre, et la session d'hiver, le troisième mardi de février. Ce que propose l'article, c'est que la session d'hiver commence le premier mardi de février. Cela retrancherait deux semaines de l'intervalle entre les deux sessions. On considère qu'aujourd'hui le temps qui s'ecoule entre les deux sessions est trop long. L'autre disposition porte que la date pour l'ouverture de chaque session peut être modifiée par le Gouverneur en conseil ou par la cour, pourvu qu'il soit donné dans la "Gazette du Canada" un avis d'au moins quatre semaines avant la date qui peut être fixée pour le commencement d'une session quelconque. Les juges de la cour Suprême ont considéré qu'il serait avantageux que le tribunal ne soit pas absolument lié à une date fixe, parce que la situation de la besogne judiciaire peut rendre désirable l'ouverture de la session à une date plus rapprochée ou autre que celle fixée, s'il y a un fort volume d'affaires. On suggère que ce pouvoir, tout en tendant à l'expédition avantageuse de la besogne judiciaire, ne saurait causer d'injustice à personne.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette vivement que le ministre de la Justice ait souscrit à pareille réforme. Il est de la plus haute importance pour les avocats et les plaideurs qu'ils sachent, comme aujourd'hui, les dates précises des audiences de la cour Suprême. Sous le régime actuel, les avocats qui doivent paraître devant la cour Suprême savent qu'elle tiendra ses audiences à date fixe et ils peuvent prendre leurs dispositions en conséquence. Le ministre n'a pas présenté d'argument valable à l'appui de cette réforme qui permet à l'exécutif ou au tribunal de fixer les séances de façon arbitraire, à un moment quelconque. Passe encore si la cour convoquait des séances supplémentaires; mais il ne faudrait pas toucher à la date fixée statutairement.

M. LEMIEUX: Le ministre de la Justice dit que ce sont les juges de la cour Suprême qui lui ont donné cet avis. Puis-je lui demander s'il a consulté les principaux membres du barreau qui exercent leur profession devant ce tribunal? Je m'accorde à dire avec mon très honorable leader que s'il faut que la date des sessions de la cour soit fixée au gré des juges, il en pourrait résulter des inconvénients pour les membres du barreau. J'en suis convaincu, si on consultait les membres du barreau comme il conviendrait de le faire en pareille matière, ils ne souscriraient pas à cette réforme.

M. DOHERTY: S'il y avait lieu de croire qu'on exercerait ce pouvoir sans raison bien grave, je l'avoue, cette réforme serait inacceptable. Voici l'objectif visé ici; il pourrait surgir une situation qui rendrait fort désirable dans l'intérêt public l'ouverture des sessions du tribunal à une date plus rapprochée, ou au contraire, leur ajournement, mais quelle que soit l'urgence préalable il doit être donné un avis de quatre semaines pour tout changement de date. La cour Suprême est souvent appelée à se prononcer sur des causes importantes qui lui sont soumises et de graves raisons d'intérêt public peuvent demander que ces affaires soient jugées à une date plus rapprochée que celle statutairement fixée pour l'ouverture de la session du tribunal. Qu'un important appel soit porté devant le tribunal, immédiatement après l'ajournement des audiences, quand bien même l'intérêt public demanderait une prompte décision de la question, le tribuanl n'en pourrait être saisi qu'à sa prochaine session. Naturellement, le tout se résume à une question de confiance dans les tribunaux auxquels est confié ce pouvoir, et à l'espoir qu'ils ne l'exerceront que lorsque de graves considérations les autoriseront à le faire.

Sir WILFRID LAURIER : Il est possible de se figurer qu'il surgisse des circonstances comme celles mentionnées par le ministre de la Justice, bien que je l'avoue, cela ne soit guère convenable; mais ce qui peut parfaitement se concevoir à l'instant même, c'est que, si cet amendement est adopté, les membres du barreau qui exercent leur profession devant la cour Suprême pourraient en éprouver de graves inconvénients. Un avocat principal de Montréal ou de Toronto a son programme quotidien tracé d'avance et cela pour plusieurs mois; à telle date, il plaidera devant le comité judiciaire du Conseil privé en Angleterre; à telle autre date, devant la cour Suprême, et dans l'intervalle, il vaquera à plusieurs autres engagements d'affaires. Mais si cet amendement est adopté, voilà qu'une fois son programme quotidien dressé, paraît dans la Gazette du Canada un avis que la session de la cour Suprême qu'il savait devoir commencer à une date fixe a été ajournée ou avancée, suivant le cas, et tous ses plans sont bouleversés. Il y a grand avantage à ce que les sessions de la cour soient fixées statutairement. A mon avis, il faudrait réserver, cet article pour plus ample délibération.

M. DOHERTY : J'en conviens, l'opinion formulée par le chef de l'opposition s'impose fortement à notre considération. Une seule raison autoriserait ce changement: c'est la supposition que la cour Suprême comprend parfaitement toutes les conséquences de cette réforme et qu'elle n'exercerait ce pouvoir que dans les circonstances qui l'autoriseraient amplement à le faire. La même observation s'appliquerait à l'exécutif. Toutefois, je comprends que cette réforme pourrait aboutir à de graves inconvénients et je serai bien aise d'étudier davantage la question.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien!

(L'article est réservé).

Sur l'article 5 (chiffre de la somme en litige.)

M. DOHERTY: La seule modification effectuée par cet article est de décréter que lorsqu'une somme n'est pas précisée, le chiffre ou la valeur de la chose en litige peut être prouvé.

Sir WILFRID LAURIER: En pareille circonstance, le juge à qui l'on présente la demande a-t-il le pouvoir d'instruire l'affaire relativement à la somme en litige?

M. DOHERTY: Nous avons l'intention d'ajouter à l'article un nouveau texte portant que la somme ou la valeur de la chose en litige peut être prouvée par attestation sous serment. La question surgit et surgirait en pratique en matière d'appels de la province de Québec, non seulement devant la cour Suprême mais encore devant le Conseil privé. L'article 46 décrète relativement à la province de Québec:

Il ne saurait être interjeté appel à la cour Suprême de tout jugement rendu en la province de Québec, en toute action, poursuite, cause, affaire ou autre procédure judiciaire, à moins que la chose en litige. . . . (c) ne s'élève à la somme ou valeur de $2,000.

En pratique, si je ne me trompe, quand il s'agit d'une action où le droit en question atteint une valeur de $2,000 ou davantage—comme, par exemple, lorsqu'un individu conteste un brevet ou cherche à faire interdire à un autre individu l'usage d'une marque de commerce—il n'est pas précisé de somme; mais en la province de Québec, si la valeur de ce droit atteint ou dépasse $2,000, on peut interjeter appel. L'objectif visé par cette modification est d'établir clairement que lorsque la valeur ne figure pas clairement au document même, comme dans l'exemple que j'ai cité, la partie qui interjette appel est autorisée à établir par attestation sous serment la valeur de la chose en litige. Dans l'exemple que j'ai cité, c'est-à-dire l'infraction relative à une marque de commerce alors que le plaignant cherchait à faire interdire au défendeur l'usage de cette marque de commerce, sans toutefois réclamer de dommages-intérêts précis, surgit la question de savoir si la valeur de la chose en litige s'élevait à la somme demandée, et les intéressés commencèrent à prouver le fait; or, je puis l'affirmer sans crainte, la procédure veut que les parties établissent par attestation sous serment que la valeur de la chose en litige égale la somme demandée.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble que les principes consacrés dans notre code de Québec devraient régir la question et le mode de procédure qu'il offre l'emporterait sur celui qu'on a suggéré. Le ministre le sait parfaitement, en la province de Québec, lorsqu'on porte atteinte aux droits futurs, quelle que soit la valeur, il y a droit d'appel. Le ministre nous a cité comme exemple la violation d'une marque de commerce, chose qui se rattache à un droit futur et la loi autorise l'appel ici. Je ne suis guère enclin à favoriser l'extension du droit d'appel des jugements de nos tribunaux à la cour Suprême. Je serais plutôt d'avis qu'il faut donner à la loi sa stricte interprétation, au lieu de donner plus d'extension à ce droit.

M. DOHERTY: Je ne désire pas entamer la discussion à cet égard, seulement, je ne serais pas disposé à souscrire à l'avis exprimé par le chef de l'opposition qui prétend qu'une action concernant l'infraction relative à une marque de commerce, quand un invididu cherche à faire interdire à un autre l'usage de cette marque, serait affaire de droits futurs.

Reste l'autre disposition:

A moins que la chose en litige dans l'appel ne dépasse la somme ou la valeur de $1,000, à l'exclusion des frais.

Quelle que puisse être la nature du droit, il y a appel, si la chose a une valeur de plus de $1,000. Tout va bien, quand le fond du litige est une réclamation d'argent. L'état de réclamation indique s'il s'agit de $1,000 ou davantage. Il s'agit ici de causes où il n'y pas de somme précisée, mais où le droit en litige est de $1.000 et davantage et il me semble qu'il soit de simple justice d'établir la valeur de la chose en litige. Si la valeur est de $1,000 et au delà, on a droit à l'appel. Sinon, on n'a pas droit à l'appel. D'après la teneur actuelle de la loi, quand il s'agit d'une chose autre que la réclamation d'une somme, il est possible que le document n'indique nullement la valeur de la chose en litige. Cette disposition législative tend uniquement à permettre aux parties, en pareilles circonstances, d'établir la valeur de l'objet. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) me dit que pareil fait s'est présenté et qu'il en est résulté force embarras en matière d'appels prévus par la loi de liquidation, alors que l'objet en litige n'était pas une réclamation d'argent. Il me dit que dans une certaine circonstance, il devint bien difficile de déterminer la valeur, alors que le document lui-même n'indiquait pas clairement le chiffre de cette valeur.

Sir WILFRID LAURIER: De quelle affaire s'agit-il?

M. HAZEN: Cette affaire date de quatre ans. Je n'ai pas les détails présents à la mémoire, mais je me souviens qu'il s'agissait de procédure pour mise en liquidation dans l'affaire Cushing, à Saint-Jean. Il y eut appel à la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, puis à la cour Suprême ici. La question soulevée fut que l'appel ne saurait-être interjeté ici, puisque la somme n'atteignait pas le chiffre de $2,000.

Sir WILFRID LAURIER: De quoi s'agissait-il dans la juridiction inférieure.

M. HAZEN: Je ne saurais trop dire. Il s'agissait de mise en liquidation et la somme en litige était de plusieurs mille dollars. Le dossier n'indiquait nullement que la somme en litige fût de $2,000 et en conséquence, le tribunal refusa d'entendre l'appel. J'essaierai d'obtenir le compte-rendu judiciaire.

M. DOHERTY: Dans Ontario on intente plusieurs poursuites, paraît-il, en réclamation de dommages-intérêts, sans qu'il soit indiqué de somme précise. Sous l'autorité de l'amendement touchant la définition d'un jugement définitif, il y aura, en pareilles circonstances, droit d'appel du jugement déterminant la responsabilité. En pareilles circonstances, le jugement n'indique nullement le chiffre de la dette, et l'action elle-même ne précise pas de somme, et alors il devient nécessaire d'adopter une méthode qui permette d'établir devant le

tribunal la valeur en question. A mon avis, cette disposition ne tend nullement à augmenter le nombre des appels; car, en pareilles circonstances, il n'est guère à craindre que les tribunaux se laissent induire en erreur touchant la valeur. Nous ne cherchons qu'à adopter une méthode définitive pour l'exercice de droits à accorder.

(On adopte l'article.)

Il est rendu compte de l'état de la question.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL DE L'AMELIORATION DES ROUTES PUBLIQUES.

Sur motion de l'honorable Frank Cochrane (ministre des Chemins de fer et des Canaux), la Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 32) tendant à prêter aide et encouragement pour l'améliorations des routes publiques.

Sur l'article 3 (octroi d'une subvention annuelle pour les routes publiques et les ponts).

M. COCHRANE: L'an dernier le Sénat a introduit sept amendements au bill et la Chambre en a accepté cinq. Dans l'article 3, le premier amendement consiste à substituer les mots " les différentes provinces du Canada " dans la dix-septième ligne, pour les mots " chaque province "; la suppression des mots " dans cette province " à la ligne neuf; le remplacement du mot " subventions " par celui de " subvention ", dans la ligne vingt, et l'insertion après le mot " dépassant " des mots "en tout" dans la même ligne.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (les devis relatifs aux améliorations doivent être approuvés).

M. COCHRANE: Dans les articles 4 et 5 les mots " ou pont " sont insérés après le mot " route ".

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (convention avec les provinces).

M. MACLEAN (Halifax): Dans cet article il est dit qu'une disposition peut être prise pour l'entretien futur de ces ponts de grandes routes. Qu'est-ce que le ministre a en vue, une entente avec les provinces quant à l'entretien futur ou une convention conjointe?

M. COCHRANE: Mon opinion est qu'il vaudrait mieux construire les ponts d'abord, mais plus tard, quand nous aurons construit un plus grand nombre de routes, nous pourrions étudier la possibilité d'aider à leur entretien, s'ils deviennent un fardeau pour les différentes provinces.

M. DOHERTY.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre a-t-il négocié durant les vacances avec quelques-uns des gouvernements provinciaux à ce sujet et dans la négative, pourquoi?

M. COCHRANE: Je n'avais aucune autorité pour faire une chose pareille.

M. MACLEAN: Vous aviez un fort montant d'argent voté.

M. COCHRANE: Oui, mais en conformité de cette loi.

M. MACLEAN: Admettant que cet argent ait été voté sous l'empire de cette loi, pourquoi n'auriez-vous pas négocié?

M. COCHRANE: Nous n'aurions pas eu le droit de le dépenser.

M. MACLEAN: Pourquoi le ministre n'avait-il pas négocié avec les différentes provinces pendant les vacances pour avoir quelque projet ou quelque programme à présenter à la Chambre.

M. COCHRANE: Je dois déclarer d'une façon claire et complète que je ne crois pas qu'il y aurait aucune difficulté à conclure une entente satisfaisante avec aucune des provinces. Je crois que la plus grande partie des critiques qui ont été faites sur ce bill reposent sur la politique plus que sur les mérites du bill. Il y a une différence d'opinion sur la rédaction du bill, mais je ne crains pas qu'il y ait aucune difficulté pour régler la question avec les gouvernements des provinces, quel que soit le parti au pouvoir.

M. MACLEAN: Je ne partage pas la confiance du ministre quand il dit qu'il ne rencontrera pas de difficultés pour s'entendre avec les provinces, en vue de dépenser les deniers publics. Naturellement, il n'aura pas le moindre trouble, les gouvernements provinciaux étant enchantés d'entrer en arrangements pour un but semblable. Mais nous-mêmes comme membres du Parlement fédéral et représentants de nos différentes circonscriptions, nous devons faire en sorte que les deniers publics ne soient pas gaspillés et le ministre sait aussi bien que moi qu'il n'y a pas un service public, fédéral ou provincial, où l'on constate moins de résultats pour l'argent dépensé que les chemins publics. Si les honorables députés étaient assurés que les provinces retireraient de bons résultats de l'argent dépensé, il n'y aurait pas d'opposition au bill et je ne suis pas d'accord avec le ministre s'il dit que les provinces en retireront quelques bénéfices. Je dis que tout le programme et le principe contenus dans le bill sont mauvais, principalement parce que le ministre et le Gouvernement n'ont jusqu'à maintenant tracé aucun programme; rien ne peut faire croire qu'on ait même accordé un moment de considération à ce bill ou à une de ses parties

et je dis que tout membre du Parlement est tenu à examiner sérieusement et à critiquer ce bill avant qu'il ne soit adopté.

M. COCHRANE: Comment voudriez-vous tracer un programme à ce sujet? Nous devons d'abord consulter les provinces et conclure une entente avec elles. C'est notre premier devoir de tomber d'accord sur un devis.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE DU BILL RELATIF A LA PACIFIC & PEACE RIVER RAILWAY COMPANY.

La Chambre siège en comité pour discuter le bill (n° 151), présenté par M. Douglas, au sujet de la Pacific & Peace River Railway Company.

M. OLIVER: Quelles sont les particularités de ce bill?

M. LANCASTER: C'est un bill tendant à modifier la charte primitive et à lui accorder un renouvellement. Nous avons adopté le bill, tel qu'il a été envoyé par le Sénat, sans amendement. La longueur de la ligne du chemin de fer a été fixée par erreur en 1911 à 480 milles, au lieu de 610, la longueur véritable. Cet amendement a été fait par le Sénat et le comité des chemins de fer ne s'y oppose pas. Les garanties émises par la compagnie sont augmentées de $35,000 et $50,000 par mille à $50,000. La charte de 1911 permettait à la compagnie d'émettre des obligations pour le chemin de fer au montant de $35,000 par mille dans l'Alberta et de $50,000 dans la Colombie-Anglaise. Par cet amendement au bill la compagnie peut émettre des obligations au montant de $50,000 pour toute la ligne. Au comité des chemins de fer, nous avons demandé des informations à des députés de l'Alberta et ils ont estimé la somme raisonnable, parce que le nord de la province est plus ou moins montagneux. Comme le Sénat l'a adopté ainsi, nous n'avons pas soulevé d'opposition pour porter le montant à $50,000.

M. OLIVER: Où sont les terminus?

M. LANCASTER: La ligne part de Bella Coola ou Dean channel; dans la charte de 1911 le point de départ était facultatif. Elle se dirige ensuite sur Dunvegan, en passant par Fort-James et Fort-McLeod.

M. OLIVER: Dunvegan sera-t-il le terminus et le chemin de fer passera-t-il par Fort-James et Fort-McLeod.

M. LANCASTER: Je lirai l'article autorisant la construction du chemin de fer:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, à partir d'un endroit situé à ou près Bella Coola, sur le Burk Channel dans la Colombie-Anglaise, de là, par la voie de la rivière Bella Coola en suivant ensuite la route la plus praticable jusqu'à un endroit situé à ou près Port Fraser ou à partir d'un endroit du ou près du détroits du Dean, dans ladite province de la Colombie-Anglaise, de là, par la route la plus praticable jusqu'à Fort-Fraser susdit, de là vers le nord en passant à l'est du lac Stewart jusqu'à un point à ou près fort St. James, et de là vers le nord est jusqu'à un point à ou près Fort-McLeod, et de là par Pine Pass jusqu'à la rivière de la Paix à un point à ou près Dunvegan, province de l'Alberta.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DE LA HUDSON BAY, PEACE RIVER AND PACIFIC RAILWAY COMPANY.

La Chambre siège en comité sur le bill (n° 157), présenté par M. Beattie, relatif à l'Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company.

M. OLIVER: Je désire avoir une explication semblable sur le tracé de ce chemin de fer.

M. LANCASTER: La voie part de Winnipeg dans la direction de Fort-Nelson et Fort-Churchill, puis elle a un embranchement de Fort-Churchill à Fort-Vermillon et de là à Fort-Simpson.

M. OLIVER: Mentionne-t-on le Pas par lequel la ligne traverse la montagne?

M. LANCASTER: L'article autorisant la construction du chemin de fer est l'article 8 du chapitre 93 des statuts de 1911:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, à partir de la cité de Winnipeg, dans une direction est et nord, jusqu'à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson; de là, vers l'ouest, entre le cinquante-huitième et le soixantième parallèles de latitude, jusqu'à un endroit de ou près Fort-Vermillon, sur la rivière de la Paix; de là, dans une direction sud-ouest, jusqu'à un endroit de ou près Fort-St. John; de là, à l'ouest, mais légèrement vers le sud, bien que tenant le nord du cinquante-sixième parallèle jusqu'à un endroit où la rivière Nass traverse le cinquante-sixième parallèle; de là, descendant la rive est où la rive ouest de la rivière Nass, jusqu'à un point où cette rivière se décharge dans l'océan Pacifique; et de là jusqu'à Port-Simpson; et à partir d'un endroit sur le parcours susdit à ou près Fort-St. John, allant vers le sud-est, jusqu'à la cité d'Edmonton, province d'Alberta; et à partir d'un point sur ladite ligne de chemin de fer à ou près la rivière Cochrane, au sud et au sud-ouest jusqu'à la cité de Prince-Albert, province de la Saskatchewan.

M. OLIVER: Je pensais que dans un de ces bills il y avait une disposition pour établir un raccordement avec la ligne d'une

autre compagnie, l'Edmonton, Dunvegan and Peace River Co. En est-il question dans l'un ou l'autre de ces bills?

M. LANCASTER: Dans aucun de ces deux bills.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE NIPISSING.

La Chambre siège en comité pour étudier le bill (n° 135), présenté par M. Smyth, au sujet du chemin de fer Central de Nipissing.

Sur l'article 1er (promulgation de la durée de la construction).

M. LANCASTER: Nous avons ajouté trois articles ici—3, 4 et 5. Je m'imagine que le Sénat les a oubliés parce qu'il a les mêmes articles modèles que les nôtres relativement aux chutes d'eau et au contrôle des grandes routes par les municipalités. Je n'ai pas besoin, par une soirée aussi chaude que celle-ci, lire ces articles en entier, parce que je crois que le comité les comprend parfaitement.

M. McCRANEY: Nous avons déjà eu un bill auquel nous avons ajouté les articles modèles. Je demanderais qu'avant de se présenter au comité des chemins de fer les promoteurs se conforment aux précédents de la Chambre pour rédiger leurs bills. Je vois que ce bill vient du Sénat. Je mentionne le fait parce que les promoteurs devraient en prendre note et si c'est la pratique suivie par la Chambre, ils feraient aussi bien de l'adopter quand ils présentent leur bill au Sénat pour nous épargner du temps.

M. COCHRANE: Ces articles seront placés dans la loi générale et ils seront tenus alors de s'y conformer.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DU CHEMIN DE FER DE MONCTON AU DETROIT DE NORTHUMBERLAND.

La Chambre siège en comité pour étudier le bill (n° 149) présenté par M. Robidoux et relatif à la Buctouche Railway and Transportation Company, pour changer son nom en celui de compagnie de chemin de fer de Moncton au détroit de Northumberland.

Sur l'article 1er (changement de nom de la compagnie).

M. LANCASTER: L'article 1er est modifié comme le bill a passé par le Sénat, il ne contient pas l'article modèle à cet effet et nous avons pris la responsabilité au comité des chemins de fer de modifier le bill en supprimant l'article 1er, tel qu'adopté par le Sénat et d'insérer l'article modèle pour obtenir le même effet.

Sur l'article 2 (ligne de chemin de fer autorisée).

M. LANCASTER: L'amendement à l'article 2 a pour but de le faire cadrer avec l'amendement de l'aticle premier.

Sur l'article 3 (augmentation de l'émission des garanties).

M. McCRANEY: Je voudrais interroger le président du comité des Chemins de fer, à propos de l'augmentation de l'émission de la garantie. Je n'ai pas sous les yeux le bill primitif, mais je pense qu'on leur a permis d'émettre des garanties jusqu'à $30,000 par mille au lieu de $20,000.

M. LANCASTER: Le Sénat l'a portée de $20,000 à $30,000 et nous n'avons pas trouvé de motif pour être en désaccord avec le Sénat sur ce point.

M. McCRANEY: Vous n'aviez pas de preuve que $20,000 était un montant suffisant?

M. LANCASTER: Nous avions l'explication qui a évidemment satisfait le Sénat et nous avons pensé que ce serait long de dire que cela ne nous satisfaisait pas.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DE L'ALBERTA INTER-URBAN RAILWAY COMPANY.

La Chambre siège en comité pour l'étude du bill (n° 158), présenté par M. Aikins, au sujet de l'Alberta Inter-Urban Railway Company.

M. OLIVER: Je ne peux pas mettre la main sur un exemplaire de ce bill, mais je crois qu'il est important pour la population de l'Alberta. Le président du comité des chemins de fer voudrait-il avoir l'obligeance de nous donner quelques explications?

M. AIKINS: Le préambule expose la raison d'être de ce bill. Il s'agit de corriger une erreur matérielle. Un avis a été envoyé pour convoquer une assemblée en vue d'organiser la compagnie. Toutes les souscriptions avaient été complétées, mais on n'avait pas complètement payé les 10 p. 100. Cette somme fut payée avant l'assemblée, mais la loi exige que la somme de 10 p. 100 soit payée avant d'envoyer l'avis. Des règlements ont été adoptés, des obligations ont été émises et des contrats signés, mais il s'est élevé un doute au sujet de la validité de l'assemblée. Le bill a pour but de régulariser cela.

M. OLIVER: C'est tout ce que le bill a en vue?

M. AIKINS: C'est le but important du bill. L'article 2 a été inséré dans un grand

nombre de bills qui ont été adoptés quand la dépense de 15 p. 100 n'a pas été faite dans le délai de deux ans. Une partie de la somme a été dépensée et l'article 2 a pour but de prolonger le délai.

M. OLIVER: Quelle proportion a-t-on dépensée?

M. AIKINS: Je ne pourrais pas donner ce renseignement à mon honorable ami.

M. OLIVER: Etait-ce une proportion considérable?

M. AIKINS: Très considérable; c'est ce qu'on a établi au comité.

M. OLIVER: Où est ce chemin de fer.

M. AIKINS: Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement.

M. LANCASTER: On me permettra de dire que c'est un chemin de fer radial. Il me semble que Calgary est le moyeu d'une roue avec des rais partant de cette ville. Le chemin de fer va de Calgary à Lethbridge, Medicine-Hat, Macleod et Pincher-Creek; tous ces rais allant au centre de Calgary.

M. OLIVER: Le chemin de fer obtient un délai de deux ans.

M. LANCASTER: Oui, le capital est fixé à $10,000,000 et le pouvoir d'emprunt est de $30,000 par mille.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DU CHEMIN DE FER RADIAL DU MANITOBA.

La Chambre siège en comité pour étudier le bill (n° 175), présenté par M. Molloy, au sujet de la compagnie du chemin de fer Radial du Manitoba.

Sur l'article 1er (délai de construction).

M. OLIVER: Quel est le but de ce bill?

M. LANCASTER: C'est un renouvellement ordinaire. La compagnie a été autorisée primitivement en 1907, étant délarée être pour l'avantage général du Canada et nous prolongeons seulement le délai en ajoutant les articles types que le Sénat a omis et nous demandons que le bill soit renvoyé au Sénat pour que ces articles soient insérés.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3ième fois et adopté.)

TROISIEME LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général de trois bills:

Bill (n° 159) présenté par M. Barker, concernant la Brantford and Hamilton Electric Railway Co.

Bill (n° 109) présenté par M. Bristol, concernant la British Columbia and White River Railway Co.

Bill (n° 136) présenté para M. Stevens pour autoriser la Grande Loge of the Benevolent and Protective Order of Elks of the Dominion of Canada.

DELIBERATION DU BILL RELATIF AUX EMBRANCHEMENTS DU CANADIAN-NORTHERN RAILWAY.

La Chambre passe à l'examen en comité d'un amendement introduit par le Sénat au bill (n° 97), présenté par M. Sharpe (Lisgar), relativement aux embranchements du Canadian Northern Railway. motifs suivants:

M. LANCASTER propose:

Que l'amendement fait par le Sénat au bill n° 97 concernant la Canadian Northern Branch Lines Company ne soit pas adopté pour les

(a) Ledit amendement ne décrit pas complètement les lignes de chemin de fer dont il s'agit et tend à soulever des doutes sur les tracés respectifs du chemin de fer;

(b) L'amendement ne fixe aucune durée pour l'achèvement de la première ligne de chemin de fer décrite dans l'article 8 du chapitre 56 des statuts de 1911, autorisée par le paragraphe (a) dudit article.

Et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en donner connaissance à Leurs Honneurs.

—Je vais expliquer brièvement la position à la Chambre et je pense qu'il n'y a pas d'autre moyen à prendre que d'adopter cette motion. C'est un bill ordinaire de renouvellement qui a été adopté par le comité des chemins de fer de la Chambre et ensuite par la Chambre sur un rapport du comité exactement comme il était présenté. Avec tout le respect dû à Leurs Honneurs, je crois qu'il était conçu dans une forme qui empêchait toute fausse interprétation, c'était exactement ce que voulait la Chambre, ce qu'on peut appeler un cliché pour ce genre de renouvellements. Une des lignes pour lesquelles la compagnie demandait un renouvellement avait été commencée. Cela a donné lieu à discussion au Sénat. En 1911, l'article 8 autorisait la construction d'un certain nombre d'embranchements par la Canadian Northern Railway Company. La première ligne est décrite dans le paragraphe (a) et cela va jusqu'à (v. La ligne décrite dans le paragraphea (a) est:

A partir d'un point situé sur l'embranchement Oak-Point du chemin de fer Canadian Northern, à ou près Grosse-Ile, allant de là dans une direction généralement nord et ouest, jusqu'à Grand Rapids, près de la tête du lac Winnipeg, avec un embranchement à partir de cet endroit et allant jusqu'à un point sur la baie de l'Esturgeon, sur le lac Winnipeg.

Cette ligne a été commencée. Par conséquent nous n'avions pas besoin de fixer un nouveau délai pour le commencement et en conséquence le bill dit ainsi qu'il a été dopté par cette Chambre:

La Canadian Northern Branch Lines Company peut commencer la construction de ses

lignes de chemins de fer mentionnées à l'article 8 du chapitre 56 des lois de 1911, excepté la première ligne qui est déjà commencée, dans les deux ans à compter de la présente loi, et elle peut achever lesdites lignes de chemin de fer et les mettre en service dans les cinq ans à compter de la même date; et si lesdites lignes de chemin de fer ne sont pas ainsi achevées et mises en service advenant l'expiration desdits délais respectifs, les pouvoirs conférés à ladite compagnie par le Parlement, relativement à la construction, s'éteindront et demeureront nuls et de nul effet pour ce qui desdites lignes de chemin de fer restera alors inachevé.

Est abrogé l'article 20 du chapitre 56 des lois de 1911.

L'article 20 étant la fixation première du délai de construction. Leurs Honneurs au Sénat ont supprimé notre rédaction qui comprend clairement cet article 8 et énumère ces lignes autres que (a), mais ils ne font aucune mention de (a). Dans la loi que nous revisons, le paragraphe (b) de l'article 8 dit:

D'un endroit à ou près de Wassewa, de là par ou près de Deloraine, Hartney et Rossburn à un point à ou près d'Ethelgert.

Leurs Honneurs au Sénat ont dit simplement: "Wassewa à Ethelbert". On peut admettre qu'ils ont voulu faire la même chose que nous et qu'ils ont employé une autre rédaction, mais ce n'était pas nécessaire. Si leur intention était la même que la nôtre il ne fallait pas changer le texte comme pour indiquer que la ligne devait être tracée à vol d'oiseau d'un lieu à un autre, sans passer par les localités indiquées par le Parlement en 1911. Prenez le cas de l'alinéa (g) qui dit dans la loi:

D'une localité sur la ligne de chemin de fer de Qu'Appelle, Long-Lake et Saskatoon à ou près de Davidson, ensuite dans une direction générale est, passant au nord du lac Last-Mountain, à un point de raccordement avec la ligne autorisée dans le paragraphe (d).

Leurs Honneurs au Sénat ont dit:

Davidson à un embranchement avec la ligne autorisée dans le paragraphe (d).

Ce texte peut signifier la même chose ou il ne le peut pas. Quand le ministre des Chemins de fer sera appelé à approuver les tracés on pourra prétendre que la dernière loi n'exige pas que ce tracé particulier soit suivi. Je ne crois pas que ce soit un bon argument, mais on pourrait l'employer. La manière adoptée par la Chambre pour adopter spécifiquement les tracés établis n'est-elle pas préférable. Il en est de même pour le paragraphe (k):

D'un point sur la frontière internationale dans le rang 7, à l'ouest du 4e méridien, de là dans une direction généralement nord-est par ou près de Medicine-Hat à un point sur la ligne autorisée du Canadian Northern Railway près ou à l'ouest de Battleford.

M. LANCASTER.

Leurs Honneurs au Sénat ont dit:

De la frontière internationale dans le rang 7, à l'ouest du 4e méridien, à un point sur le Canadien Northern Railway à l'ouest de Battleford.

La même observation s'applique à (m) et (n) et plus ou moins à tous les paragraphes; dans quelques cas il existe des différences très sérieuses. On peut dire que la forme adoptée par le Sénat est une autre façon de dire ce qui est dans l'ancienne loi, mais avec tout le respect dû à Leurs Honneurs, je crois qu'il convient de reviser exactement ce qui se trouve dans les différents paragraphes de la loi; c'est le principe général adopté pour les renouvellements de chartes.

Le second motif allégué par le comité des chemins de fer pour être en désaccord avec l'amendement du Sénat c'est qu'il n'y a pas de délai fixé pour l'achèvement de la ligne dans le paragraphe (a). Le comité des chemins de fer a pensé que l'on devait indiquer que la ligne serait achevée en cinq ans et c'est ce qu'il a fait, mais l'amendement du Sénat n'en fait pas mention. On a prétendu—non pas prétendu mais suggéré et cette proposition a été retirée quand une explication eut été donnée—que l'article 150 de la loi des chemins de fer pourrait peut-être s'appliquer, exigeant que 15 p. 100 soient dépensés et déclarant que la ligne devrait être terminée cinq ans après l'adoption de la loi et commencée dans l'espace de deux ans. Je suis obligé de dire que, d'après ma connaisance de la loi et suivant son interprétation, cela ne pouvait pas se faire, parce que nous avons annulé cet article en adoptant cette mesure spéciale et il est pourvu que la loi des chemins de fer s'appliquera seulement quand on n'aura pas adopté de loi spéciale à sa place. Nous avons adopté une autre loi qui n'exige pas la dépense de 15 p. 100, parce que la capitalisation de cette vaste entreprise pourrait s'étendre sur des milliers de milles. Comme je l'ai dit, il n'y a donc dans le bill modifié par le Sénat aucun délai prévu pour l'achèvement de la ligne selon le paragraphe (a) et pour ce motif, avec tout le respect dû à Leurs Honneurs, je crois que la seule chose que nous ayons à faire c'est de refuser d'accepter l'amendement et d'indiquer que le bill adopté par nous est dans la forme régulière. Aucune bonne raison n'existe pour adopter l'amendement tel qu'il est présenté, mais il y en a pour qu'il puisse être au désavantage du pays. Je pense donc que la motion devrait être adoptée.

(La motion est adoptée.)

BREVETS DE FREDERIC JACOB NEWMAN ET AUTRES.

M. MACDONELL propose:

Que l'amendement fait par le Sénat au bill n° 101 relatifs aux brevets de Frederick Jacob

Newman et autres soit adopté avec les amendements suivants:

Ligne 2. Substituer "dates" à date et "brevets" à brevet.

Ligne 3. Substituer "inventions" à invention.

Ligne 4. Substituer "brevets" à brevet.

Ligne 5. Substituer "invention" à invention.

Et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en prévenir Leurs Honneurs.

M. OLIVER: L'honorable député voudrait-il donner une explication?

M. MACDONELL: C'est le renouvellement d'un brevet qui a pris fin par l'expiration du temps. Le bill a été approuvé par le comité, mais quand il a passé au Sénat, Leurs Honneurs ont substitué à l'article protégeant les droits des parties qui peuvent acquérir les brevets de bonne foi après leur expiration un article de leur conception ayant le même effet et améliorant l'article du bill. Mais il s'est produit une erreur matérielle en employant le singulier au lieu du pluriel, dans les mots "brevet" et "invention", oubliant que le bill renouvelle deux brevets. Cette motion accepte l'amendement général mais corrige l'erreur matérielle.

M. OLIVER: Le bill devra donc être renvoyé au Sénat?

M. MACDONELL: Je le crois, mais je n'en suis pas certain.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE.

Bill (n° 174), présenté par M. Munson, pour autoriser la Beaver Fire Insurance Co.

Bill (n° 177), présenté par M. Green, pour autoriser l'Athabasca and Grande Prairie Boiler Co.

Bill (n° 178), présenté par M. Stevens, pour autoriser la Pacific and Eastern Mortgage Co.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

La Chambre reprend l'étude, en comité, du bill (n° 32) déposé par M. Cochrane, ayant pour objet d'encourager et de favoriser l'amélioration des grandes routes.

Sur l'article 6 (le ministre peut entreprendre la construction et l'amélioration des grandes routes—autorisation de la législature provinciale).

M. McCRANEY: Qu'entendez-vous par ces dernières lignes:

Il est cependant entendu que le ministre doit, au préalable, obtenir l'autorisation nécessaire, de la part de la législature de ladite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Après avoir obtenu l'autorisation nécessaire de la législature, pourquoi le ministre veut-il avoir aussi le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil?

M. COCHRANE: Avant que nous entreprenions nous-mêmes la construction d'une grande route, il faudra obtenir l'autorisation de la législature et du Gouverneur en conseil.

M. McCRANEY: Si la législature donne son consentement, ce sera au moyen d'une loi. Sous notre régime constitutionnel, cette loi doit nécessairement avoir la sanction du lieutenant-gouverneur en conseil; autrement on se trouverait dans une situation qui entraînerait la démission du gouvernement provincial et vous ne pourriez pas entreprendre les travaux. A mon sens, celui qui a rédigé le bill a réuni deux choses qui ne vont pas ensemble. Nous ne pouvons pas supposer qu'il y a désaccord entre le Cabinet et la législature. Je crois que les derniers mots de l'article devraient être retranchés.

M. COCHRANE: Ils ne peuvent pas nuire.

M. McCRANEY: Ils créent un précédent et laissent supposer qu'il peut y avoir désaccord entre une loi votée par la législature et la volonté du Cabinet provincial.

M. LANCASTER: Ces mots ne donnent-ils pas une garantie additionnelle?

M. McCRANEY: Je ne le crois pas.

M. REID (ministre des Douanes): Ils ne peuvent pas faire de tort.

M. OLIVER: Pourquoi cet article? Sur quoi s'appuie-t-on pour supposer que le gouvernement fédéral peut construire des chemins et des ponts, mieux et plus économiquement, que les gouvernements provinciaux qui les ont toujours construits. Si le gouvernement fédéral a de l'argent à distribuer aux provinces pour la construction des chemins et des ponts, pourquoi ne décide-t-on pas une bonne fois que cet argent sera donné directement aux provinces, pour ces fins? On dirait que le gouvernement fédéral est convaincu que les gouvernements provinciaux sont incapables de conduire leurs propres affaires.

M. COCHRANE: Je ne vois pas là de coercition.

M. OLIVER: Il ne s'agit pas de cela. Pourquoi suppose-t-on que le gouvernement fédéral a reçu du ciel le don de construire des chemins et des ponts, mieux que le gouvernement d'Ontario, de la Colombie-Anglaise ou de l'Alberta, d'autant plus que les gouvernements de ces provinces se sont occupés de ces questions depuis qu'elles existent. Il serait raisonnable de sup-

poser qu'avec les connaissances et l'expérience qu'ils ont acquises et leur contact plus intime avec les conditions locales, les gouvernements provinciaux sont les plus en état d'exécuter ces travaux. Les provinces peuvent employer cet argent plus utilement que le gouvernement fédéral. Il est entendu que les provinces n'ont pas autant d'argent qu'il serait à désirer pour améliorer les chemins et pour construire des ponts, et si le gouvernement fédéral peut leur accorder des subventions à ces fins, je considère que les gouvernements provinciaux sont plus en état d'entreprendre ce travail que le gouvernement fédéral et je persisterai dans cette opinion tant que le ministre ne nous aura pas donné des explications plus complètes.

M. ARTHURS: Mon honorable ami sait-il que dans la province d'Ontario le gouvernement ne construit ni chemins ni ponts, sauf dans les parties non organisées de la province? Sous ce rapport, Ontario n'est pas dans la même position que les autres provinces.

M. OLIVER: Mon honorable ami doit supposer que le gouvernement d'Ontario qui a la responsabilité de construire des chemins dans l'énorme territoire non organisé de cette province, a sous ses ordres un nombreux personnel d'ingénieurs et d'ouvriers très versés dans ce genre d'ouvrage. Il est vrai que pour le présent, c'est surtout dans les territoires non organisés que se font ces travaux. Mais donnons plus d'argent au gouvernement provincial et je n'ai aucun doute qu'il n'aura aucune objection à employer son personnel et son outillage à l'amélioration des grandes routes, dans les autres sections de la province. Le gouvernement fédéral n'est pas en aussi bonne posture que le gouvernement d'Ontario, sous le rapport de l'expérience et de l'outillage, et alors, pourquoi supposer qu'il peut faire le travail dans de meilleures conditions. Dans l'Alberta, le gouvernement provincial construit lui-même les grandes routes et je crois qu'il est généralement reconnu que le travail est bien fait et que l'argent est bien employé. Les citoyens de cette province sont bien convaincus qu'on n'obtiendra pas de meilleurs résultats, si les travaux étaient exécutés sous la direction du gouvernement fédéral. Il est vrai que dans cet article il n'y a rien d'obligatoire, mais s'il a une raison d'être, je voudrais la connaître.

M. BURNHAM: L'honorable député d'Edmonton est dans l'erreur au sujet d'Ontario. La construction des chemins dans cette province ne se fait pas comme il vient de l'expliquer. L'installation et l'organisation dont il nous a parlé, n'existent pas et si la province donne son consentement le gouvernement fédéral peut se mettre à l'œuvre, dès demain, sans le moindre inconvénient.

M. OLIVER: Le gouvernement d'Ontario ne construit-il pas de chemins dans cette province?

M. BURNHAM: Il en construit, mais il n'a pas d'installation et d'outillage, ni une organisation spéciale comme le prétend mon honorable ami.

M. OLIVER: Les chemins se construisent-ils seuls?

M. BURNHAM: Il n'existe pas d'organisation permanente, autant que je sache, et le gouvernement pourrait faire le travail tout aussi bien.

M. OLIVER: Je ne dis pas que le gouvernement fédéral ne pourrait pas faire le travail. J'admets que le ministre des Chemins de fer pourrait construire de grandes routes, aussi bien que le gouvernement d'Ontario, mais nous n'avons pas raison de supposer qu'il pourrait faire mieux, et alors quelle est la raison de cet article.

M. ARTHURS: L'honorable député d'Edmonton réfute lui-même son objection. Il prétend que le gouvernement provincial d'Alberta construit lui-même des chemins et des ponts et en a l'administration, et il demande en même temps que la Chambre mette une certaine somme à la disposition de ce gouvernement. Le ministre des Chemins de fer sait comment les chemins et les ponts sont administrés dans Ontario. Moi-même, j'ai habité longtemps dans la partie nord de cette province et j'ai vu l'ancien gouvernement provincial à l'œuvre. Il est vrai que sous le nouveau régime, nous avons dans les territoires non-organisés, un personnel et un outillage pour la construction des chemins et des ponts. Mais cela ne concerne que les territoires non organisés. Dans les autres parties de la province, les chemins et les ponts sont construits par les conseils de comtés. Sous ce rapport, les conditions ne sont pas les mêmes que dans les provinces de l'Ouest et peut-être aussi dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne crois pas que le gouvernement actuel ait conçu un projet plus populaire que celui-ci dans la province d'Ontario. J'ai entendu des députés de l'opposition dire que le Sénat avait bien fait de rejeter le bill l'an passé. Pour ma part, je suis convaincu que si l'existence du Sénat dépendait de sa conduite dans cette affaire, il ne serait pas maintenu pendant 24 heures, si la population d'Ontario avait son mot à dire.

M. LEMIEUX: Je n'ai que quelques renmarques à faire. Je suis en faveur des bons chemins. Si le gouvernement fédéral a de l'argent à consacrer à l'amélioration des grandes routes, je n'ai pas d'objection à ce qu'il le fasse, pourvu que l'argent soit

dépensé comme il devrait l'être. La construction des chemins est une entreprise essentiellement locale et si le gouvernement fédéral désire sincèrement encourager et favoriser l'amélioration de grandes routes, pourquoi ne réunit-il pas les représentants des différentes provinces et ne leur distribue-t-il pas l'argent, au prorata de la population? L'an dernier, ce bill fut adopté par la Chambre et, comme nous le savons tous, le Sénat a fait un amendement. Le Gouvernement n'a pas voulu accepter cet amendement et a retiré le bill.

M. COCHRANE: Le Gouvernement a accepté cinq des sept amendements faits par le Sénat, et n'a pas retiré le bill.

M. LEMIEUX: L'amendement le plus important, celui qui concernait les droits provinciaux, n'a pas été accepté par le Gouvernement et le bill a été retiré. Permettez-moi de rappeler certains faits. Après le retrait du bill nous avons eu une élection générale dans la province de Québec. Les deux principaux articles du programme de l'excellent gouvernement que nous avons dans cette province, concernaient l'enseignement et les bons chemins. La politique du gouvernement provincial consiste à aider, dans de certaines proportions, les municipalités à construire de meilleurs chemins. Par exemple, une municipalité s'engage à dépenser la moitié des sommes requises, et le gouvernement contribue l'autre moitié. De plus le gouvernement prête l'argent aux municipalités, à long terme et à faible intérêt, avec fonds d'amortissement. La politique du chef de l'opposition, un homme de grand talent, M. Tellier, était que le gouvernement devait se charger directement de toute l'entreprise et en même temps, M. Tellier vantait la politique du gouvernement fédéral. Les électeurs de la province se sont prononcés en faveur de la politique du gouvernement de sir Lomer Gouin et je n'ai aucun doute que cette campagne a fait faire un grand pas à la question et a fait comprendre à notre population l'importance et les avantages des bons chemins.

Si le gouvernement fédéral entend favoriser l'amélioration des grandes routes il ne faut pas que l'argent soit gaspillé ou mal employé. Si le gouvernement fédéral n'agit pas de concert avec les gouvernements provinciaux, qui savent le mieux comment dépenser les deniers et à qui il appartient de les dépenser, et s'il ne leur confie pas l'emploi de cet argent, les fonds serviront à des fins politiques et les résultats ne feront pas honneur au Gouvernement. Pourquoi ne réunit-on pas les représentants des différentes provinces et ne prend-on pas des arrangements pour augmenter la subvention annuelle que le gouvernement fédéral leur accorde, avec l'entente que cette subvention additionnelle devra servir à construire de meilleures routes? Je suis en faveur d'une politique dont l'objet serait de nous donner de bonnes routes. Je n'aurais pas même d'objection à ce que ma province acceptât l'argent du gouvernement fédéral pour améliorer ses chemins, mais les législatures sont les meilleurs juges.

M. HEPBURN: Dans le comté de Prince-Edouard que j'ai l'honneur de représenter, nous avons plusieurs milles d'excellentes routes, construites par la commission des bons chemins d'Ontario. Je suis convaincu qu'il y aurait beaucoup à dire sur la manière dont ces travaux ont été conduits et sur l'emploi qui a été fait de cet argent et si le Parlement fédéral vote des crédits pour l'amélioration des grandes routes, je considère qu'il doit se réserver le droit de dire comment l'argent sera employé. Je veux bien croire que les gouvernements provinciaux font de leur mieux; cependant les moyens qu'ils emploient ne sont pas toujours exempts de reproches et il me semble que les représentants des différents comtés devraient être consultés sur l'emploi de ces fonds. Je parle par expérience et je crois me faire l'écho de l'opinion publique dans la province d'Ontario sur cette question. Nous n'avons pas encore de type reconnu et accepté, pour la construction des grandes routes, et plus d'un gouvernement provincial a été sévèrement critiqué pour la manière dont il a employé l'argent destiné à la construction et à l'entretien des chemins. Je répète donc que si le Gouvernement fédéral contribue à l'amélioration des grandes routes, il doit se réserver une certaine part de direction dans l'emploi de l'argent.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a-t-il plus confiance dans ce Gouvernement que dans le gouvernement d'Ontario?

M. HEPBURN: Non, mais je dis, qu'il s'agisse d'Ontario ou de toute autre province, que nous devons conserver la direction de l'emploi des fonds que nous votons. Naturellement, le gouvernement fédéral devra consulter les autorités provinciales sur les travaux à entreprendre.

M. NESBITT: Ce bill est semblable à celui qui a été déposé pour l'amélioration des grandes routes, je persiste à croire que le travail devrait être fait par les gouvernements provinciaux, et que la subvention devrait être partagée au prorata de la population. Je ne vois rien dans le bill à cet effet et le ministre devrait ajouter un article concernant la répartition des fonds. En réponse à la remarque de mon honorable ami (M. Hepburn) je ferai observer que l'article 4 couvre son objection. Partant,

je considère l'article 6 comme absolument inutile. Cet article 4 est ainsi conçu:

Toute grande route au sujet de laquelle il est accordé une subvention, doit être améliorée ou construite, selon le cas, conformément aux descriptions, conditions, et devis approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre, et spécifiées, dans chaque cas, dans une convention faite entre le ministre et le gouvernement de la province, et que le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, et par la présente loi est autorisé à conclure.

Cela couvre tout et je ne vois pas pourquoi on a ajouté l'article 6, si ce n'est pour pouvoir exercer une pression sur les provinces. Dans les territoires non-autorisés, le gouvernement d'Ontario accomplit une excellente œuvre en construisant des chemins. Dans les anciennes parties de la province, comme dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, le travail est fait par le conseil de comté et quand le chemin est construit dans de certaines conditions, et quand l'inspecteur du Gouvernement l'a examiné et approuvé, le gouvernement provincial accorde une subvention. J'approuve ce système.

M. EDWARDS: Mon honorable ami considère-t-il qu'en envoyant un inspecteur examiner le chemin, le gouvernement provincial laisse entendre qu'il n'a pas de confiance dans les capacités du conseil?

M. NESBITT: Pas du tout; c'est à cette condition que la subvention est accordée. L'article 4 du présent bill, donne la même garantie au ministre des Chemins de fer. Après avoir conclu un arrangement avec le gouvernement provincial, il peut envoyer un ingénieur inspecter le chemin avant d'accorder la subvention et le chemin doit être construit conformément au devis approuvé. Je n'ai jamais été mêlé à ces questions, mais je sais que c'est ainsi que les choses se passent dans Ontario. Le moyen le plus simple serait de donner directement l'argent aux provinces, sans tenir compte des systèmes en vigueur dans chacune d'elles. Il n'y a aucun doute que les autorités provinciales et les autorités municipales sont plus au courant de ces questions que les autorités fédérales. Je ne vois donc pas la nécessité de l'article 6 et je crois que le bill serait plus acceptable, si cet article était rayé. On devrait le remplacer par un autre à l'effet d'assurer la répartition des fonds au prorata de la population. Si le ministre ne veut pas consentir à cet amendment, je lui conseillerais tout simplement de renoncer à l'article 6 et de laisser les provinces entièrement libres.

Je n'ai aucun doute qu'il croit que si un arrangement est conclu avec les législatures provinciales, et que s'il est autorisé à entreprendre la construction d'un chemin, tout sera pour le mieux. Mais nous savons tous que lorsque c'est le même parti qui est au pouvoir, ici et dans une province, ces sortes d'arrangements sont faciles à conclure. J'ai beaucoup de confiance dans l'intégrité de l'honorable ministre des Chemins de fer, mais un autre pourrait faire servir cet argent à corrompre les électeurs, dans une province qui aurait donné son consentement. Pour cette raison je propose que l'article 6 soit retranché.

M. COCHRANE: Mes honorables amis de la gauche ne me paraissent pas mettre en pratique ce qu'ils prêchent. Ils me permettront de leur rappeler qu'ils ont construit beaucoup de ponts dans les provinces et qu'ils ont fait exécuter les travaux eux-mêmes, au lieu de remettre l'argent aux autorités provinciales. La chose ne s'est pas faite, naturellement, sur une aussi grande échelle que celle que nous proposons, mais, néanmoins, l'exemple est là. Les libéraux ont souvent fait ce qu'ils condamnent aujourd'hui.

Sir WILFRID LAURIER: Dans quels cas?

M. COCHRANE: En voici un entr'autres: en 1911, le gouvernement libéral a demandé un crédit pour un pont dans la région du Témiscaming. Ce pont était nécessaire et a rendu de grands services aux colons, mais c'était une entreprise purement provinciale. Je suis convaincu que les provinces seront bien aises de recevoir cette subvention, quel que soit le parti au pouvoir dans les législatures provinciales. Il se fait actuellement un grand mouvement en faveur des grandes routes et ce serait une excellente chose si nous pouvions avoir une belle route interprovinciale, allant de Windsor ou Sarnia jusqu'à Québec.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. COCHRANE: Si nous construisions une de ces grandes routes, les provinces s'occuperaient de construire des chemins vicinaux qui nécessiteraient une dépense moins élevée et cela serait d'un grand secours pour les cultivateurs qui transportent leurs produits sur les marchés des villes. Je partage l'opinion de ceux qui prétendent que le Gouvernement doit se réserver la direction de l'emploi de ces fonds, parce que c'est lui qui en sera responsable au Parlement.

Sir WILFRID LAURIER: Le gouvernement précédent ni aucun gouvernement, que je sache, n'a jamais construit de ponts à moins que ce ne fut sur une rivière interprovinciale.

M. COCHRANE: Le pont du Témiscaming n'est pas construit sur une rivière interprovinciale.

Sir WILFRID LAURIER: Le Témiscaming n'est pas exactement une rivière fron-

tière, mais elle est tout près de la frontière et c'est pour cette raison que le gouvernement fédéral y a construit un pont.

M. COCHRANE: Mon honorable ami peut être certain que je pourrais citer beaucoup d'autres cas semblables.

M. BRADBURY: Si le gouvernement de l'honorable chef de l'opposition n'a pas construit de ponts, il a certainement construit des routes dans les provinces. Dans mon propre comté, à Whitemouth, le gouvernement fédéral a construit sept milles de chemins et dans la partie nord de Rockwood, il en a construit quinze milles; l'argent n'a pas été donné aux autorités provinciales pour être employé par elles. Naturellement, tout le monde était bien aise de voir le gouvernement fédéral construire ces chemins et le gouvernement provincial n'a pas soulevé d'objection.

Cette question des bonnes routes intéresse vivement le Manitoba. Le Sénat ne pouvait pas commettre un acte plus impopulaire que celui qu'il a commis en rejetant ce bill, l'an dernier. Les citoyens du Manitoba ont besoin de bons chemins; les citoyens de toutes les provinces ont besoins de bons chemins; les cultivateurs ont besoin de bons chemins pour expédier leurs produits sur les marchés des villes et aux gares des chemins de fer. C'est la première fois qu'un gouvernement fédéral entreprend de leur venir en aide sous ce rapport. Jamais un gouvernement n'a déposé un projet plus populaire que celui-ci et je m'étonne de voir les honorables membres de la gauche prendre une telle attitude, sur cette question. Dans ma province, que je connais mieux que les autres, j'ai eu occasion de constater comment les choses se et je sais qu'elles font tout en leur pouvoir entreprennent de construire des chemins et je sais qu'elles font tout en leur pouvoir pour construire d'excellentes routes, mais elles n'ont pas à leur disposition le dixième de la somme nécessaire. Les provinces accepteront avec reconnaissance toute l'aide que le gouvernement fédéral pourra leur accorder.

A mon sens, chaque dollar de cette subvention devrait être employé sous la surveillance du Gouvernement fédéral; sur ce point, ma conviction est faite. Si l'argent était remis à la province, elle pourrait l'employer à l'amélioration de routes ou à toute autre chose et il faut que le Parlement ait une garantie quelconque que l'argent voté sera employé pour les fins auxquelles il est destiné. L'ancien gouvernement libéral a créé un précédent en construisant des routes dans ma province et pourquoi l'opposition ne veut-elle pas que le Gouvernement actuel vienne en aide aux colons de la même manière. Je ne comprends pas du tout son atttiude sur cette question.

J'avoue franchement que j'étais tellement en faveur de cette politique du Gouvernement et du précédent créé par l'ancien gouvernement, que l'an dernier j'ai demandé au gouvernement fédéral de construire certains chemins dans le nord de mon comté, entre le lac Winnipeg et le lac Manitoba, une région qui se colonise rapidement. Le gouvernement provincial du Manitoba n'est pas en état de répondre à tous les besoins. Les colons sont obligés de franchir des milles et des milles, à travers le bois ou par eau, pour atteindre les centres habités. L'an dernier, j'ai demandé au gouvernement fédéral de faire voter une certaine somme pour faire construire des chemins de colonisation, comme l'avait fait l'honorable chef de l'opposition, quand il était premier ministre. Le Gouvernement ne pouvait pas imaginer un projet plus populaire que celui de donner de bonnes routes aux colons pour le transport de leurs produits.

Je suis absolument opposé à ce que cet argent soit réparti au prorata de la population. Ces fonds devraient être employés aux endroits où ils sont le plus nécessaires. Les nouvelles provinces ont plus besoin de chemins que les anciennes, et je dis qu'elles devraient recevoir la plus forte partie de cette subvention.

M. GUTHRIE: On ne paraît pas s'entendre sur la manière dont cet argent devra être dépensé. Avant les dernières explications du ministre des Chemins de fer, je croyais que ces fonds seraient surtout employés dans les régions non organisées du Canada, pour venir en aide à la population agricole de ces centres éloignés. S'il devait en être ainsi, je crois que je n'aurais pas d'objection à l'adoption du bill. L'honorable député de Selkrirk peut être certain qu'il interprête mal l'attitude de la gauche sur cette question. Nous ne sommes pas opposés au projet; nous voulons l'améliorer; nous voulons le rendre plus pratique et plus équitable. Quand j'ai entendu le ministre des Chemins de fer dire que cet argent pourrait servir à construire une grande route depuis Windsor jusqu'à Québec, cela m'a presque révolté, car ce ne serait plus alors qu'une promenade pour les automobiles.

M. COCHRANE: Je n'ai pas dit que l'argent sera employé à construire une semblable route, mais pourrait l'être.

M. GUTHRIE: C'est ce que le ministre devait avoir dans l'idée, car il n'aurait pas parlé ainsi, et dans ce cas, cet argent ne servira pas à améliorer le sort du colon dans les parties éloignées du pays. J'avais toujours soupçonné que le projet cachait quelque chose de cette nature, car dans les anciennes provinces et dans les parties les plus peuplées du pays, on s'agite beaucoup pour avoir de belles routes pour les auto-

mobiles. Ceux qui ont des automobiles, veulent avoir de bons chemins et pour cette classe riche et influente de notre population, ce serait une excellente chose d'avoir une grande route allant de Windsor jusqu'à Québec. Le ministre devrait nous dire clairement si son intention est de dépenser cet argent de cette manière ou de le faire servir à la construction de chemins de colonisation, pour permettre aux colons et aux cultivateurs des régions éloignées de transporter leurs produits dans des conditions plus avantageuses.

M. COCHRANE: Ce sera certainement un des objets de la loi.

M. GUTHRIE: L'honorable député de Selkirk croit que l'argent sera employé dans la partie nord de sa circonscription. De mon côté, je croyais qu'une partie des subventions serait dépensée dans le nord de l'Ontario, où l'on manque de bons chemins. Le ministre devrait déclarer franchement qu'il n'a pas l'intention de construire une grande route pour les automobiles, dans les endroits les plus peuplés et les mieux établis du Canada.

Je ne suis pas opposé à cette dépense, pourvu qu'elle soit faite dans des conditions acceptables. Si l'argent est donné aux provinces, à titre de subvention, spécialement pour la construction et l'amélioration des grandes routes et des ponts, c'est très bien. Si l'argent doit être employé autrement, la provinces d'Ontario ne retirera aucun avantage de cette loi. Cette province dépasse toutes les autres en population et paye plus de taxe que toutes les autres, par tête de sa population. J'ai fait ce calcul l'an dernier, à l'occasion du bill concernant les frontières du Manitoba. Si l'argent n'est pas distribué au prorata de la population des provinces, Ontario se trouvera lésé, cette province paiera en impôt plus qu'elle ne recevra, pour les améliorations de ces grandes routes. Elle peut être disposée à approuver le projet, mais avant et depuis la confédération, elle a dépensé des sommes considérables pour ses chemins et elle continue à le faire. Nous avons différentes classes de routes; nous avons les grandes routes des villes, les grandes routes de campagne, les grandes routes de canton, des chemins de comté, quelques chemins privés, construits par compagnies qui prélèvent un péage, et les chemins du gouvernement ou de colonisation, qui sont construits dans les régions les plus reculées de la province. Toutes ces routes sont sous la direction des municipalités, à l'exception des chemins de colonisation, qui sont encore administrés par toujours été considérées comme des entre- le Gouvernement. Il n'y a aucun doute que l'Acte de l'amérique britannique du Nord met les grandes routes et les ponts sous la juridiction des provinces et qu'il en a toujours été ainsi, jusqu'à présent.

M. COCHRANE: Oh! non.

M. GUTHRIE: Les grandes routes ont prises municipales, sous la direction des autorités provinciales, et en adoptant ce bill, nous nous aventurons, comme nous l'avons déjà fait dans d'autres circonstances, dans les questions qui ne sont pas strictement du domaine fédéral, à moins que l'honorable ministre déclare que son intention est de construire des routes interprovinciales, pour la satisfaction des propriétaires d'automobiles. Je voudrais que le ministre nous dise clairement ou cet argent sera employé.

M. COCHRANE: J'ai déjà expliqué deux fois que l'emplacement des routes dépendra de l'arrangement conclu entre nous et les provinces. Ces dernières devront être consultées. Pas un dollar ne sera dépensé sans cela.

M. GUTHRIE: Si le ministre allait dire au gouvernement d'Ontario: Votre part de la subvention s'élève à telle ou telle somme, et nous sommes prêts à vous la verser, si vous voulez vous engager à construire une grande route pour les automobiles; si vous refusez, nous ne vous donnerons pas la subvention et Ontario n'aura rien.

M. COCHRANE: Il est toujours possible de torturer le sens d'une loi.

M. GUTHRIE: C'est vous qui avez l'argent et posez les conditions. Nous demandons une déclaration formelle, pour que l'honorable député de Parry Sound (M. Arthurs), l'honorable député de Muskoka (M. Wright) et les représentants des circonscriptions éloignées.

M. COCHRANE: Comme la mienne.

M. GUTHRIE: . . . soient certains que l'argent sera employé dans les endroits où il est le plus nécessaire, pour venir en aide à ceux qui en ont le plus besoin et non pour le plus grand plaisir des promeneurs, dans les régions les plus riches du pays. Dans mon comté, nous avons l'avantage d'avoir d'excellentes routes, bien qu'il n'y en ait pas pourtant, et il est question de dépenser $500,000 pour l'amélioration des chemins dans ce comté. Notre intention est d'avoir les meilleures routes du pays. Cette dépense sera répartie entre plusieurs années. Je crois que les contribuables de ce comté n'auraient pas d'objection à contribuer raisonnablement pour améliorer les chemins dans les régions moins favorisées, mais je suis convaincu que la province d'Ontario, prise dans son ensemble, n'est pas disposée à verser une somme considérable pour construire des chemins pour les automobiles.

M. PROULX: L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) vient justement

d'exprimer ce que j'avais l'intention de dire. J'ai été très surpris d'entendre le ministre des Chemins de fer dire que le Gouvernement pourrait construire une grande route entre Sarnia ou Windsor et Québec. J'avais cru jusqu'alors, qu'il demandait au Parlement de voter de l'argent pour venir en aide aux régions éloignées, qui manquent de moyens de communication. Comme l'a expliqué l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury), ce dont nous avons surtout besoin, ce sont des chemins entre les villages et les villes et les villages et les gares de chemins de fer. Quant à construire de grandes routes interprovinciales, ce serait une excellente affaire pour les propriétaires d'automobiles, mais ce n'est pas ce dont le pays a besoin. Quand les chemins nécessaires à l'encouragement de l'agriculture et pour le transport des produits agricoles, seront construits, si le pays est assez prospère pour s'offrir le luxe d'avoir de grandes routes interprovinciales, le Gouvernement pourra se lancer dans cette entreprise. Mais pour le présent, je considère que cet argent serait mal employé, quand nos cultivateurs n'ont pas de chemins convenables pour transporter leurs produits aux gares des chemins de fer, ou sur les marchés des villes.

Les provinces pourraient employer cet argent plus économiquement et plus avantageusement que le gouvernement provincial. Ainsi que l'a expliqué l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), dans la province de Québec le Gouvernement coopère avec les autorités municipales. Cette coopération existe également dans Ontario et toutes les provinces pourraient adopter ce système. Le conseil de comté prend certaines routes à sa charge; il dépense une certaine somme et le gouvernement provincial en fournit un tiers. Si l'argent est réparti entre les provinces, d'après le chiffre de la population, les gouvernements provinciaux pourront augmenter leur contribution aux municipalités. Au lieu de contribuer pour un tiers, la province pourra fournir la moitié ou les deux tiers, du coût total.

Je partage aussi l'opinion de l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) qui prétend que l'article 6 est inutile et qui voudrait que l'argent soit versé entre les mains des autorités provinciales, au prorata de la population, pour être employé par elles, de concert avec les municipalités.

M. HENDERSON: Je n'ai pas été peu surpris d'entendre l'honorable député de Prescott (M. Proulx) et l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) prétendent que le ministre des Chemins de fer songe à employer cet argent, ou une partie de cet argent, à construire une grande route entre Windsor et Québec.

Un DEPUTE: C'est ce qu'il a dit.

M. HENDERSON: Pas du tout. J'ai parfaitement entendu ce qu'il a dit. Il a simplement parlé du mouvement qui se fait dans le pays, en faveur des grandes routes, mais il n'a rien dit pour laisser entendre que cet argent serait employé à cette fin.

Les honorables députés peuvent tenter de dénaturer la portée de ce projet de loi, dans le but de faire croire aux cultivateurs que ces derniers ne retireront pas de bénéfices de cet argent; libre à eux de représenter les faits sous le jour qu'ils ont arrêté, mais ils ne peuvent citer la moindre déclaration du ministre à l'appui de leur assertion. J'ai parfaitement entendu ce qu'il a dit, et je suis certain qu'il n'a pas parlé dans le sens que prête à ses paroles l'honorable représentant de Prescott (M. Proulx). Cependant, je me trouvais tout aussi prêt de l'honorable ministre que l'était cet honorable député. Cela peut sembler faire preuve de bonne stratégie politique de la part des membres de la gauche, mais je suis convaincu que l'attitude que je prends à l'endroit de ce que l'honorable ministre a dit est bien celle qu'il convient d'assumer.

J'ai toujours prôné un système de bonnes routes publiques; aussi j'éprouve un réel plaisir lorsque, parcourant le comté que j'ai l'honneur de représenter, il m'arrive de suivre une route empierrée ou macadamisée. Je suis heureux de dire, à ce propos, que dans mon comté, nous avons plusieurs milles de ces chemins publics; nous poursuivons ces amélirations graduellement ment dans l'espoir de les compléter dans quelques années. S'il est quelque chose qu'apprécient, avant tout, les cultivateurs de ce pays, c'est un bon chemin pour se rendre à la ville, au marché, ou à la gare des chemins de fer, et personne ne s'oppose à payer quelques dollars de plus destinés à ces travaux d'amélioration. Je puis me rappeler le temps où nos cultivateurs combattaient ce projet sous prétexte d'augmentation de taxes; mais, aujourd'hui, on ne s'y oppose guère, si favorable est la conviction des cultivateurs envers la nécessité d'avoir de bonnes routes; et c'est la raison pour laquelle ce projet de loi reçoit une approbation aussi flatteuse par tout le pays. L'argent qu'on votera, lorsque ce projet de loi fera partie de nos statuts, proviendra du trésor fédéral et non pas de ceux des provinces; dans ce cas, pourquoi le Dominion perdrait-il le droit d'exercer la haute main sur ces deniers qui seront votés par le Parlement? Ce montant, provenant du trésor fédéral, devrait être dépensé d'une façon pratique, arrêtée par le Parlement ou par le Gouvernement qui l'accorde. Je ne crains pas de proclamer que le Gouvernement devrait conserver une certaine autorité sur cet argent jusqu'à ce qu'on l'appliquât à la fin pour laquelle il l'accorderait. Les honorables membres de la gau-

che nous ont demandé pourquoi nous n'accordions pas ces deniers à la province, au moyen de subvention, tout comme on le faisait dans le cas des crédits de cette nature. Ces subventions sont d'une nature toute différente; elles sont octroyées en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et elles sont absolument accordées aux provinces à la condition expresse qu'elles soient dépensées en la meilleure façon que les provinces puissent choisir. Celles-ci peuvent appliquer ces deniers à des fins éducatrices ou agricoles, ou encore, administratrice, enfin, à des travaux multiples; toutefois, cet argent est octroyé uniquement en vue de construire de bonnes routes, d'entretenir et de réparer celles qui existent déjà—pas un seul dollar de ces crédits ne peut être consacré à d'autres fins. Il incombe au Gouvernement et au Parlement fédéral de voir à ce que chaque dollar de cet argent soit utilisé à la fin à laquelle il est destiné.

Je ne vois pas l'opportunité de biffer l'article 6 qui, à mon estime, constitue une disposition très appropriée. Je suis certain qu'on a rédigé avec le plus grand soin ce projet de loi et, considérant que cette disposition semble fournir une garantie en ce qui a trait à la question dont je viens de parler, je ne suis pas prêt à admettre qu'on biffe une disposition inscrite en vue d'une fin aussi bonne. Lorsque la Chambre a discuté ce projet de loi, il y a quelque soirs déjà, l'honorable député de Welland (M. German) a parlé de l'aide provinciale accordée par le gouvernement d'Ontario pour la construction des bons chemins. Il a dit qu'aux jours de sir Oliver Mowat, un octroi avait été accordé à cette fin et que les administrations qui se sont succédé depuis—celles de M. A. S. Hardy, de sir George Ross et de sir James Whitney—avaient eu pour principe d'accorder de l'argent en vue de l'amélioration des chemins publics, non seulement des parties nord et de celles colonisées plus récemment, mais encore des régions les plus anciennes où se faisait sentir la nécessité d'améliorer les chemins publics. Je ferai observer que, ainsi que l'a fait l'honorable ministre des Chemins de fer, le gouvernement d'Ontario, sous la direction des premiers ministres qui se sont succédé, a toujours gardé la haute main sur la manière dont on dépensait les subventions accordées, et qu'il n'a jamais permis aux conseils de comtés de dépenser cet argent sans se soumettre, dans une certaine mesure, à la surveillance du gouvernement provincial. D'où il suit que la politique adoptée par l'honorable ministre en ce qui se rapporte à la dépense de cet argent est plutôt conforme à la méthode énoncée par les premiers ministres de ces gouvernements dans Ontario.

M. PROULX: L'honorable député est-il content du système adopté par Ontario?

M. HENDERSON.

M. HENDERSON: Oui.

M. PROULX: Alors, pourquoi ne pas confier ce travail aux gouvernements provinciaux?

M. HENDERSON: La province abandonne ce travail aux conseils de comtés—pas absolument, je le reconnais, car le gouvernement provincial conserve toujours la haute main dans ce cas. D'après la mesure proposée, l'argent qui sera accordé sera dépensé conformément à une entente conclue entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et, dans ce cas, on exercera toujours la haute main sur la façon dont on dépensera ces deniers. Deux têtes valent mieux qu'une, et j'estime que deux gouvernements, ayant leur mot à dire dans ce cas-là, cela sera de nature à permettre aux intéressés d'obtenir de meilleurs résultats. Certains honorables députés estiment qu'il y a danger, si le Dominion a son mot à dire dans cette affaire, que l'argent serve à des fins politiques. Le péril ne serait-il pas plus grand, si l'on remettait l'argent aux gouvernements provinciaux? Je crois que la province d'Ontario serait, peut-être, en excellente posture sous ce rapport, mais aussi longtemps que je ferai partie de cette Chambre, aussi longtemps j'aimerai à conserver mon droit d'exprimer mon avis au sujet de la dépense de cet argent dans le but de faire voir combien peu j'apprécie un emploi semblable de ce crédit. Je ne redoute pas que l'on fasse un mauvais emploi de cet argent, grâce à cette haute main exercée conjointement; je crois que cette réglementation à deux nous convaincra encore plus que cet argent servira à cette fin, digne de toutes louanges, de la construction et de l'amélioration des chemins publics que veut atteindre l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, par le projet de loi qu'il a déposé.

En toute sincérité, j'approuve le Gouvernement qui accorde ces subventions et j'espère que rien ne mettra d'entrave à l'adoption de ce projet de loi par les deux Chambres. En effet, je me demande pourquoi le Sénat manquerait de confiance en la présente administration au point de vue de la façon dont cette dépense s'opérera suivant les données indiquées. Les provinces et le gouvernement fédéral auront leur mot à dire à ce sujet et j'estime qu'il en sera également ainsi du Sénat. Mais assurons-nous par tous les moyens possibles que quelle que soit la façon dont on appliquera ces deniers, cette dépense portera une caractéristique spéciale, ainsi que l'honorable député de Wellington-sud a dit, et qu'on la reconnaîtra entre toutes comme étant exclusivement destinée à l'amélioration des routes publiques; soyons certains que notre mesure soit rédigée de telle sorte qu'on ne puisse pas consacrer cet argent à d'autres entreprises. Je sens que ce projet de

loi contient toutes les garanties requises et qu'il aura pour résultat l'application juste et équitable de cet argent. J'endosse cordialement ce projet de loi et je voterai contre la modification proposée par l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt).

M. EDWARDS: Je rappellerai aux honorables membres de cette Chambre que le principe d'après lequel le gouvernement fédéral contribue à l'entretien des routes publiques a été adopté, il y a quelques années déjà, par le gouvernement de mon très honorable ami qui dirige aujourd'hui la gauche. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter la population construit et entretient une certaine partie des routes publiques. Cette section particulière se trouve sur la route directe de Toronto-Montréal et elle sert à toutes les automobiles qui passent d'une cité à l'autre. L'ancien gouvernement a pris à sa charge et a entretenu cette route, d'où il suit qu'il a adopté le principe présentement en jeu. Je n'ai entendu nul de nos adversaires en cette Chambre exprimer un vif mécontentement de ce que ses chefs avaient fait alors.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): L'argent alloué ou dépensé d'après ce projet de loi sera-t-il en proportion de la population des différentes provinces, et ces allocations seront-elles accordées à chaque province d'une année à l'autre, ou bien le montant assigné à chaque province sera-t-il retenu un, deux ou trois ans, pour être ensuite dépensé en entier et au cours d'une seule et même année dans la province intéressée?

M. COCHRANE: L'argent sera voté d'après le chiffre de la population, ainsi que mon honorable ami pourra le constater lorsque le budget supplémentaire sera déposé. Quant aux deniers, ils seront certainement dépensés, chaque année, tels que votés.

M. HUGHES : Dans chaque province?

M. COCHRANE : A moins qu'une province quelconque—et je ne crois pas que cela soit possible—ne refuse d'entretenir cette idée et ne consente à conclure une entente à cette fin.

M. OLIVER : Il y a quelques jours je demandais à l'honorable ministre ce qui le portait à conclure que les gouvernements des différentes provinces étaient moins aptes à s'occuper des dépenses se rapportant à leurs routes et à leurs ponts publics que lui-même ou que le Gouvernement ne le serait.

M. COCHRANE : J'ai dit que ce Parlement devrait être responsable de tout argent voté par lui et que le chef d'un ministère était responsable de l'argent dépensé par ce dernier.

M. OLIVER : Je suis étonné des protestations de nos amis et de leur insistance sur le principe que le Parlement doit exercer la haute main sur tout argent dépensé au nom du Gouvernement ou par ce dernier, car l'honorable ministre de l'Agriculture a soumis, il y a à peine deux jours, un projet de loi relatif à la dépense de $10,000,000 et le principe essentiel de ce projet de loi était que le Parlement ne devait pas exercer la haute main sur la dépense de ce montant.

M. COCHRANE: Oh non, par ce projet de loi le Parlement conserve son autorité.

M. OLIVER : Nulle autorité quant à la manière de dépenser cet argent.

M. COCHRANE : Il a, pourtant, ce pouvoir.

M. BURRELL : Le principe de la surveillance mentionné dans le projet de loi relatif à l'agriculture est celui qu'on retrouve dans ce projet de loi que nous discutons maintenant, principe qu'on relève dans une disposition qui éloigne même la possibilité de dépenser cet argent sauf conformément à une entente arrêtée entre chacun des différents gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, et ce projet de loi est précisément le même.

M. OLIVER: Mais l'honorable ministre des Chemins de fer avance comme une des raisons du dépôt de ce projet de loi que ce Parlement doit être responsable de la dépense de cet argent. Je ne puis voir pourquoi l'honorable ministre est porté à croire que ce Gouvernement est en meilleure posture pour dépenser cet argent que ne l'est le gouvernement d'une province de ce pays. Je demanderais aux députés de la Colombie-Anglaise de me dire s'ils croient que le gouvernement de cette province est moins en état de dépenser cet argent pour la construction des ponts et des chemins publics de cette province, après l'expérience qu'il a acquise dans les travaux de cette nature, que ne l'est le gouvernement fédéral et s'ils estiment qu'il sera plus avantageux à la province que cet argent soit dépensé par le gouvernement fédéral que par les autorités provinciales. Le même principe s'applique exactement à toutes les autres provinces; les gouvernements provinciaux sont mieux qualifiés, lorsqu'il s'agit des routes publiques qui se trouvent dans les limites de leur province particulière. Le Gouvernement se plaint et, avec raison, certes, que sa responsabilité est trop grande et que son travail est trop étendu. Pourquoi assumerait-il encore la responsabilité de fournir des routes et des ponts par tout ce Canada si vaste? J'observe qu'on n'a établi aucune bonne raison à l'appui des dispositions de ce projet de loi. Le Gouvernement a refusé de fournir au Parlement ou au pays la moindre raison valable établissant pourquoi nous devrions adopter ce projet de loi en

la forme qu'il revêt maintenant. S'il a de l'argent à dépenser, il n'existe pas de motif pour que le budget supplémentaire ne contienne pas de crédit que l'on repartira entre les différentes provinces, car je suis d'avis que les gouvernements provinciaux dépensent cet argent, vu qu'ils connaissent mieux où et comment appliquer ces crédits touchant ce qui constitue réellement et essentiellement des travaux provinciaux.

M. MACLEAN (Halifax): Je me proposais de faire certaines observations à propos du projet de loi que le comité étudie, mais je n'ai pu avoir l'occasion de réaliser mon désir, ce soir. Je comprends qu'il y a une convention entre les whips, d'après laquelle, lorsque ce projet de loi sera débattu une troisième fois, l'occasion nous sera offerte de discuter le principe général de ce bill; si cela est entendu, je suis prêt à attendre jusqu'alors.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A LA POLLUTION DES EAUX NAVIGABLES.

Sur proposition de M. Borden, la Chambre passe à la discussion générale de l'ordre pour la deuxième lecture du projet de loi (n° 2) déposé par M. Bradbury, concernant la polution des eaux navigables.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): A mon sens, le projet de loi qui est maintenant soumis à la Chambre est un des plus importants dont elle aura à s'occuper cette année. En présence du grand nombre de mesures importantes qu'il reste encore à étudier, c'est peut-être dire beaucoup en faveur de ce bill, mais j'exprime l'avis que tout ce qui se rattache à la santé, au bonheur et à l'existence même de la masse de la population de ce pays—et c'est ce que fait ce projet de loi—doit, par sa nature même, revêtir une importance exceptionnelle pour un corps constitué comme l'est cette Chambre des communes. Monsieur l'Orateur, nous représentons ici toutes les classes de ce grand pays, sans distinction de partis. S'il en est ainsi, quel devoir plus important incombe-t-il à une Chambre de cette nature que ne l'est celui de légiférer, autant que possible, en vue de protéger la santé et la vie de notre population? Je crains fort qu'on n'ait négligé grandement cette obligation, au cours des années écoulées, et, avant de reprendre mon siège, j'aurai établi, je l'espère, que la santé de notre peuple a été négligée et que les vies de milliers de nos habitants ont été sacrifiées comme résultat de notre négligence à adopter une loi que nous aurions dû arrêter, il y a quelques années déjà, pour nous préserver contre la pollution de nos grandes artères fluviales d'eau fraîche.

M. OLIVER.

Depuis cinquante-cinq ans, au moins, cette Chambre a de temps à autre voté des sommes énormes d'argent dans le but de développer ce grand pays. Nous avons construit de grands chemins de fer à travers le continent unissant ainsi les provinces de l'Atlantique au Pacifique et cela, à un coût énorme qu'a dû acquitter la population du pays. Nous avons bâti des lignes subsidiaires dans chaque province pour les réunir aux grandes voies ferrées. Nous avons dépensé environ $100,000,000 dans le but d'améliorer nos grandes voies fluviales, facilitant ainsi le commerce entre l'Est et l'Ouest. Nous avons consacré de grandes sommes d'argent pour engager les colons à venir s'établir au Canada et pour augmenter notre commerce avec l'étranger et celui des provinces entre elles. En un mot, nous avons consacré tout notre temps à la création du commerce d'un grand pays et, en agissant ainsi, je sens que nous avons négligé une autre chose très essentielle; nous avons oublié que la grandeur d'une nation ne consiste pas seulement dans de grands réseaux de chemins de fer et dans de grandes institutions monétaires ou dans un grand commerce avec l'étranger ou international. Je dis, monsieur l'Orateur, que la grandeur d'une nation consiste principalement dans la santé, la vigueur, le bonheur et la virilité de ceux qui la composent et que nous avons négligé de protéger la santé et la vie de notre peuple. C'est, à mon sens, un fait établi. Certes, nous devons nous énorgueillir du résultat de nos efforts à créer une nation, mais le pays comprend parfaitement que nous avons négligé d'édicter un ensemble de lois destiné à protéger la santé et le bonheur de notre peuple. La Providence a été prodigue en nous fournissant ces grands cours d'eau pure, mais nous avons négligé de les protéger. Nos grands lacs et nos grandes rivières ont été pollués à un point tel que, au lieu d'être la bénédiction que le Créateur voulait qu'elles fussent, ces grandes artères d'eau sont devenues une menace pour la vie de la population des régions qu'elles traversent ou qui s'en sert. Il y a vingt-cinq ou trente ans déjà, la grande rivière qui coule au pied de cet édifice, la rivière Ottawa, était un cours d'eau pure. Aux jours de mon adolescence, je me rappelle que nous avions l'habitude de tirer orgueil de l'eau pure que nous avions à Ottawa, mais, aujourd'hui, un verre de cette eau contient la maladie et la mort pour ceux qui ont l'audace de la boire, tout cela, parce que nous n'avons pas pris les précautions voulues pour protéger nos rivières.

Ici même, en plein Ottawa, nous avons eu un terrible exemple de ce que ceci signifie. On a enregistré, pendant les deux épidémies de 1911 et 1912, au moins 2,500 cas de fièvre typhoïde et 170 décès. Ce sont là des chiffres lugubres pour une grande

ville comme Ottawa; le fait mérite qu'on y réfléchisse et il réclame le châtiment de ceux qui sont responsables de l'hygiène de la ville. Ottawa a chèrement payé la négligence criminelle de ceux qui sont chargés de fournir de l'eau pure à ses habitants. Mais, puisque Ottawa est dans une impasse, et tous ceux qui ont eu connaissance de la situation existante depuis quelques années la comprennent telle qu'elle est, que devrons-nous penser du reste de notre grand pays? Les statistiques nous prouvent qu'environ 700 personnes sont annuellement victimes de la fièvre typhoïde dans la province d'Ontario. Les grands lacs et les rivières de l'Ontario sont pollués à tel point que l'eau est absolument impropre à la consommation humaine Si les autorités d'Ottawa ont négligé leur devoir manifeste et si elles sont responsables de la terrible situation qui existe touchant l'approvisionnement de l'eau dans cette ville, combien plus cette Chambre n'est-elle pas responsable de la condition désastreuse qui sévit dant tout notre grand Dominion. La pollution de nos lacs et de nos rivières a été cause, et continue d'être cause de la mort de milliers de nos concitoyens, de la misère et des souffrances de milliers d'autres. Je tiens à faire inscrire en nos archives quelques données recueillies par des hommes, qui sont peut-être mieux qualifiés que moi pour en parler. Je tiens en main un rapport préparé par le Dr Charles Hodgetts, médecin-conseil de la commission de la conservation du Canada. J'en lirai quelques paragraphes et je tiens à consigner en nos archives un certain nombre de chiffres qu'ils nous a donnés, afin d'établir une comparaison entre l'état des choses au Canada et celui qui existe en d'autres pays. Le Dr Hodgetts, dans son rapport présenté à la commission de la conservation, a exposé ce qui suit:

Il est évident, même à celui qui ne jette qu'un coup d'œil sur la situation, que la grande vague de prospérité industrielle, tout en répandant sa corne d'abondance sur la nation et sur l'individu, n'a pas laissé derrière elle la maladie, la souffrance et la mort, fléaux qui entraînent des pertes pour le pays et des douleurs corporelles pour les citoyens. L'homme, le manufacturier, assoiffé de rapides richesses, a violé les lois de l'hygiène. On peut affirmer, sans crainte, qu'il n'y a pas une seule rivière, sur tout le continent de l'Amérique du Nord, maintenant ouvert à la civilisation, qui ne soit contaminée par suite de l'indifférence humaine visible partout. Nous vivons dans l'égoût; les eaux de nos beaux lacs portent partout des traces de la pollution qu'il faut attribuer aux habitants de leurs bords.

Cette insouciance manifeste, dont nous avons fait preuve à l'égard de la santé de nos concitoyens en polluant aveuglément nos lacs, rivières et cours d'eau, est une tache qui porte la marque de cet état de servitude que nous devons à l'asservissement d'un esclavage blanc. Nous souillons de gaieté de cœur un des plus grands trésors que nous a légués le Créateur. En effet, parcourez le monde et vous ne trouverez rien qui soit comparable à nos immenses réservoirs, jadis des nappes d'eau pure et limpide changées maintenant en fontaines d'où coulent la maladie et la mort. Il est avéré que la fièvre typhoïde, engendrée par l'eau et par les indispositions intestinales, sur lesquelles les hygiénistes ne possèdent pas de données statistiques définies, est très répandue. Cette maladie est, à n'en pas douter, plus communément disséminée en Amérique que dans les pays les plus populeux de l'Europe.

Il ajoute ensuite:

On admet généralement qu'un grand pourcentage de toutes les maladies, qui sévissent dans les villes et les villages, ont pour cause l'impureté de l'eau domestique; les eaux d'égout contaminées sont une cause des diarrhées sur laquelle nous ne pouvons à présent nous prononcer avec certitude.

On l'a admis si communément, et l'on conclut aujourd'hui d'une manière générale qu'un taux de décès causés par la fièvre typhoïde s'élevant à plus de 20 par 100,000 de population, montre que l'approvisionnement d'eau est grandement pollué. Pour savoir jusqu'à quel point cette règle s'appliquerait aux villes du Canada, on a recueilli des renseignements sur les décès dus à la fièvre typhoïde, enregistrés dans les villes du Canada, pendant la décade de 1900-1909. Ces renseignements sont mentionnés dans le tableau "A".

Je n'ai pas l'intention de donner lecture à la Chambre de tout ce rapport, mais je tiens à faire quelques citations pour fins de comparaison: le nombre de décès par 100,000 de population, provenant de fièvre typhoïde, dans les villes citées, de 1900 à 1909 inclusivement, a été le suivant:

——	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Edmonton	....	75.4	20.0	32.3	37.5	40.0	254.3	180.8	110.0	76.0			
Nanaimo	80.0	.....	.....	40.0	.....	.....	.....	18.1					
New-Westminster	.....	46.1	.....	.....	.....	25.0	62.6	42.1	76.1	58.3			
Rossland	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18.1	.....	25.0	25.0			
Vancouver	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15.3	26·9	10.5	8.8			
Victoria	39.1	21.7	.....	18.5	3.4	16.1	18.1	17.1	5.4	10.0			
Winnipeg	122.5	118.3	95.0	82.6	248.3	175.0	108.0	49.2	40.5	38.4			
Moncton	87.5	58.8	88.8	42.1	10.0	47.6	36.3	34.7	58.3	8.0			
Saint-Jean	26.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31.2			
Halifax	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.0			
Sydney	.....	90.9	8.3	16.2	30.7	15.3	42.8	13.3	31.2	11.7			
Fort-William	.....	.....	.....	88.6	200.2	132.6	946.9	.....	98.5	94.0			
Hamilton	23.2	18.9	13.0	11.1	12.7	13.8	33.5	17.9	14.0				
Kingston	16.5	32.8	10.8	87.6	21.6	38.4	37.9	32.2	41.7	31.2			
London	.....	.....	.....	.....	67.3	23.9	44.0	6.7	10.4	4.0			
Chutes-Niagara	.....	44.0	.....	.....	14.1	.....	37.7	37.0	74.0	24.3			
Ottawa	31.6	19.7	35.9	9.7	11.0	20.0	20.7	51.6	26.1	31.2	50·0	87·0	95·0
Peterborough	73.5	36.5	18.0	34.6	49.3	41.7	26.7	25.0	18.1	5.9			
Sainte-Catherine	38.6	57.1	47.1	18.7	36.6	44.7	25·5	.....	....	24.3			
Stratford	28.7	46.4	.....	37.2	26.1	24.5	23.3	7.5	.....	20.7			
Toronto	10.5	11.1	11.8	15.9	18.1	16·7	24.8	19.4	19.8	25.7			
Woodstock	137.6	52.9	10.5	21.1	31.7	21.1	43.2	10.8	43·2				
Charlottetown	....	.....	.....	.....	.....	.....	16.6	16.6	.....	8.3			
Montréal	42.6	44.4	30.9	31.4	31.8	18.1	37.0	33.2	33.1	53.8			
Québec	7.3	13.0	.....	.....	.....	.....	..	.....	23.1	5.3			
Sherbrooke	476.6	227.0	60.8	60.8	30.7	52.3	21.6	108.0	131.4	78.4			
Saskatoon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	133.3	66.6			

Ces chiffres font foi du terrible taux de la mortalité causée par la fièvre typhoïde en ces villes. L'auteur de ce travail, le Dr Hodgetts, continue:

En nous arrêtant à considérer ce tableau, nous ne pouvons pas ne pas être surpris du fait que, pendant la dernière décade, on a servi aux habitants de chacune de ces villes de l'eau polluée; et, fatale conséquence, plusieurs vies précieuses ont été sacrifiées, et des milliers de personnes clouées par la maladie sur un lit de souffrances, sans compter la perte de temps et d'argent. Et la cause de toutes ces calamités sont l'indifférence et la criminelle négligence de certains individus. Il faut aussi blâmer les législateurs qui ne se sont pas souciés d'établir des lois qui auraient forcé les conseils municipaux à effectuer ce que chaque citoyen est tenu de faire, c'est-à-dire: immuniser les déchets de sa maison de façon à ce qu'ils ne soient pas un danger pour lui ou ses voisins. En d'autres mots, une ville doit prendre soin de ses propres déchets, de manière à ce qu'ils ne constituent pas une menace à la santé. En vue de comparer les statistiques de fièvre typhoïde avec quelques villes des Etats-Unis, on donne au tableau "B" des chiffres de la mortalité en douze villes des Etats-Unis, situées le long de la chaîne des grands lacs. Ces chiffres correspondent à ceux des années indiquées au tableau "A", à l'exception de ceux de 1909 que l'on n'a pu obtenir.

Les taux de mortalité que nous avons cités sont des extraits des rapports du Bureau de Recensement de Washington.

Je désire mettre en évidence, simplement dans le but de les comparer, les chiffres des taux par 100,000 de population annuellement dans les villes dont les noms suivent:

——	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.
Buffalo	23·5	27·1	33·7	34·6	24·2	24·4	23·6	29·2	20·7
Cleveland	56·8	34·9	35·5	115·0	49·6	14·9	20·2	18·9	12·6
Chutes-Niagara	107·9	143·9	130·4	126·9	139·8	181·6	147·3	126·8	98·0

Je n'ai pas l'intention d'ennuyer la Chambre avec de nouvelles statistiques. J'en ai beaucoup en main. Je ne veux en publier que quelques-unes en vue d'établir le fait que ce pays est dans un état déplorable sous le rapport des précautions sanitaires prises relativement à l'eau.

M. BRADBURY.

Cet article dit ensuite:

Le peuple des Etats-Unis n'a pas encore appris les leçons de l'hygiène municipale—les lois du sens commun—et conséquemment, le taux des décès dus à la fièvre typhoïde est de 46 par 100,000 aux Etats-Unis. On a rédigé le tableau "C" en vue de faire mieux ressortir le fait

que les pays de l'Europe, dont la population est comprimée depuis nombre d'années, de même que la nation qui habite le pays situé au sud de nous peuvent donner au Canada des leçons sous le rapport sanitaire en général. Un tableau de la typhoïde donne un bon aperçu des mesures que prennent ces pays pour protéger l'approvisionnement d'eau de même que pour surveiller l'hygiène en général, sujet que l'on ne peut discuter ici bien longuement. Ces chiffres sont de dates aussi récentes que possible.

Fièvre typhoïde—taux de la mortalité pour neuf pays par 100,000 de population.

Années.	Pays.	Taux.
1901-1905	Ecosse	6.2
	Allemagne	7.6
	Angleterre et Pays de Galles	11.2
	Belgique	16.8
1901-1904	Autriche	19.9
	Hongrie	28.3
	Italie	35.2
1901 (recensement).	Canada	35.5
1901-1904	Etats-Unis	*46.0

*Crédits.

Représentez-vous, si possible, la population des pays de l'Europe que je viens de nommer, comprenant l'Allemagne, l'Angleterre, l'Ecosse, le Pays de Galles, la Belgique, l'Autriche et l'Italie, dont le chiffre total s'élève à 175,000,000 et qui serait contenue dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario, la population étant si dense et la pauvreté si grande qu'il serait facile de se faire une idée de la mortalité et de la misère qui en résulteraient. Le taux de la typhoïde n'est aussi haut dans aucun de ces pays qu'au Canada où la population est disséminée sur de vastes étendues contenant nos grands lacs et nos rivières. C'est une triste réflexion touchant la civilisation de ce pays avec ses idées modernes; et, cet état de choses devrait vivement attirer l'attention de cette Chambre. En présence des relevés statistiques qui démontrent que le chiffre de la mortalité due à la fièvre typhoïde au Canada est de beaucoup supérieur à celui des villes de l'Europe dont l'espace est si densement peuplé, qui dira qu'il n'y a pas lieu d'inscrire ce projet de loi ou un semblable dans les statuts de ce pays? Y a-t-il une personne qui m'entende et qui puisse dire que nos lois aujourd'hui en vigueur suffisent pour faire face à la situation actuelle? Je ne le crois pas. Il y a des milliers de nos citoyens qui, chaque année, sont atteints de la fièvre typhoïde. Des centaines d'entre eux succombent dans la fleur de l'âge, tandis que des milliers d'autres sauvent leur vie pour en supporter le fardeau après avoir été affaiblis de corps, de constitution et d'esprit. Ces faits sont de nature à convaincre mon auditoire et demandent que cette Chambre prenne une décision sérieuse.

M. MEIGHEN : Est-ce que l'honorable député possède des données touchant les villes qui ne sont pas situées sur les grandes rivières et qui, par conséquent, ne sont pas mentionnées dans ce projet de loi?

M. BRADBURY : J'ai produit toutes les données que je possédais et dont quelques-unes au sujet de villes qui ne sont pas sises sur des rivières. En général, celles que j'ai données se rapportent aux villes qui sont situées sur des rivières ou des lacs. Je n'en possède pas d'autres.

M. OLIVER: Sherbrooke n'est pas situé sur un cours d'eau navigable.

M. BRADBURY: Il est situé sur un cours d'eau. Assurément, en présence de ces faits, la Chambre devra intervenir pour mettre un terme à la coutume abominable de déverser les égoûts et autres immondices dans les cours d'eau qui servent aux usages domestiques des riverains. Je signalerai ce que dit à cet égard un auteur éminent en matière d'hygiène publique, un homme qu'on a fait venir à Ottawa pour y étudier cette question. Le rapport est signé par Charles N. B. Camac, M.D., de l'Université Columbia, Collège de Médecine et de chirurgie, New-York. Je désire convaincre cette Chambre que la situation est absolument critique au Canada. Cet ouvrage a pour titre: "The Epidemics of Typhoid Fever in the city of Ottawa." La date est le 30 octobre 1912. Il est adressé au président de la commission de la conservation, l'honorable Clifford Sifton, et se lit comme suit:

Deux épidémies de fièvre typhoïde se sont déclarées à Ottawa dans l'intervalle de dix-huit mois. Avec les connaissances actuelles de l'hygiène et des mesures sanitaires à prendre, l'incident est peu commun; il n'est plus simplement d'un intérêt local, mais attire par le monde entier l'attention des médecins et des ingénieurs en matière sanitaire. En plus de partager avec la profession médicale l'intérêt public, mon attention a été particulièrement dirigée sur ces épidémies lorsque plusieurs résidents d'Ottawa m'ont consulté au sujet du danger d'habiter cette ville durant l'année à venir.

Grâce à la courtoisie de certaines autorités parlementaires, j'ai pu me renseigner sur les causes de l'épidémie. Vu que tout le sujet fait a matière d'une enquête sur laquelle on fera plus tard un rapport, je n'entrerai pas dans les détails de la question, mais je mentionnerai des faits généraux touchant les dangers qu'il existe pour les résidents d'une région d'être victimes d'une telle épidémie.

La fièvre typhoïde est une maladie inévitable—les causes et la forme de transmission sont des plus connues de la science médicale; la fièvre typhoïde ne se déclare jamais sous forme d'épidémie quand les mesures préventives ont été prises intelligemment et consciencieusement.

Transmission de la fièvre typhoïde par les individus.

Les germes sont portés et transmis par les individus des manières suivantes:—

1. Par ceux qui ont assez de résistance pour neutraliser les poisons et qui par conséquent ne sont pas malades. Ces individus (immunisés) malgré que leur organisme décharge des germes sous une forme virulente semblent ne donner aucun signe de maladie.

3. Par ceux qui ont assez de résistance pour neutraliser partiellement l'organisme et qui sont un peu malades. Ces individus (cas ambulants), déchargent sur l'organisme sous une forme virulente les germes de la maladie qui peuvent se développer d'une manière aussi grave que les cas typhiques.

3. Par ceux qui ont souffert d'une attaque réelle et qui se sont guéris. Ces cas, de même que les cas ambulants, peuvent entretenir les germes des mois et des années. Ces individus (porteurs de germes typhiques) déchargent les germes en pleine virulence, de temps à autre.

A l'extérieur, Ottawa est une belle ville. Elle est le siège du gouvernement du Canada, pays qui acquiert rapidement beaucoup d'importance internationale. Les réseaux de chemin de fer et les lignes de bateaux offrent à ce peuple les avantages de voyager par tout le pays, de parcourir les Etats-Unis et de se transporter à l'étranger.

D'après les manières d'entretenir les germes, telles que citées, il est évident que durant ces épidémies et quand elles sont disparues, ainsi que dans le cas d'Ottawa, tout individu, depuis les premiers temps de l'épidémie, devient un danger, non seulement pour sa région et son pays, mais pour toutes les contrées qu'il visite. L'épidémie de fièvre typhoïde actuelle est un crime impardonnable contre l'humanité. Scientifiquement parlant, il est punissable sous l'empire du sixième commandement. Par le mot scientifiquement, l'on entend que la science a prouvé que les épidémies de fièvre typhoïde peuvent être prévenues au moyen de méthodes connues et parfaitement prouvées, et que les autorités qui ne les adoptent pas, se rendent coupables de meurtre. Le commandement d'adopter ces mesures devrait marcher de pair avec la défense "Tu ne tueras pas".

D'un autre côté, pour prévenir la fièvre typhoïde, il importe de faire deux choses--deux choses depuis longtemps reconnues essentielles à la santé publique en général—de l'eau pure et un bon système d'égout. Le rapport officiel démontre que les épidémies qui ont visité Ottawa et causé cent cinquante six décès étaient dus à la négligence de remplir ces obligations. A la liste des décès, il faut ajouter les personnes qui souffriront des diverses conséquences qui sont reconnues provenir directement des germes typhiques, quelques-unes ayant été invalides pendant des années, vouées par là, à la pauvreté et à la souffrance et dont toutes les phases demeureront connues.

Je n'entends pas fatiguer mes collègues de la Chambre bien longtemps avec ce sujet, mais j'ai cité le rapport de cet éminent hygiéniste dans le but de faire connaître la gravité de l'épidémie à Ottawa. Les conditions qui ont causé la première épidémie existent encore et la ville n'a rien fait pour améliorer l'état de choses qui existait, il y a deux ou trois ans. La situation telle que présentée par le Dr Camac, ingénieur du service sanitaire, est, je prétends, une accusation sérieuse portée par un ingénieur aussi éminent. C'est réellement une terrible mise en accusation de tous ceux qui sont responsables de la condition révoltante de l'eau fournie aux citoyens de cette grande ville. Les fonctionnaires responsables ont sur la conscience un compte excessivement grave: la perte de 170 vies précieuses; 2,500 malheureux plongés dans la misère et la souffrance pour le reste de leurs jours, L'ignorance, l'indifférence, une négligence criminelle, voilà quelles sont les causes de ce désastre. Cette situation est saisissante, à mon point de vue, et demande certainement que la Chambre adopte des mesures énergiques préventives. Ce Parlement est la seule autorité qui puisse légiférer en vue d'empêcher la pollution des cours d'eau au Canada. Les parlements provinciaux peuvent prendre des mesures touchant les cours d'eau locaux, mais presque toutes nos grandes rivières sont interprovinciales, et ce Parlement, seul, peut édicter des lois d'une manière intelligente et efficace à ce sujet. A la suite de ce qui a eu lieu à Ottawa, il est temps que cette Chambre prenne des mesures énergiques et pratiques sous ce rapport. Je désire présenter à la Chambre quelques chiffres qui feront connaître les pertes financières énormes que ces épidémies ont causé au pays. Irving Fisher, l'une des autorités les mieux connues sous ce rapport, estime qu'une vie humaine vaut $3,000. Le professeur Wylie que je considère le plus éminent statisticien des Etats-Unis dit que la vie humaine vaut $50,000; mais en prenant le plus bas chiffre, $3,000, je crois que les chiffres basés sur cette estimation seront étonnants. Dans la province d'Ontario, pendant les années de 1902 à 1912, il y a eu 5,796 décès dus à la fièvre typhoïde, et si l'on calcule $3,000 pour chaque vie, la perte serait de $17,388,000 pour l'Etat. Au cours de cette période, il y a eu 50,000 cas de fièvre typhoïde dans la province d'Ontario, et, en calculant la perte de temps causée par cette maladie au chiffre modéré de $1.50 par jour pour quatre-vingt-dix jours—avec la confiance que tous les médecins de cette Chambre trouveront cette estimation raisonnable pour la période du temps perdu en cette circonstance—la perte de salaires de ces personnes s'élèverait à $6,500,000. Si vous ajoutez à cette somme celle de $5,000,000 pour les soins médicaux et d'infirmerie, on trouvera que, pendant les dix années qu'a sévi la fièvre typhoïde, la province d'Ontario a perdu $28,888,000 de ce chef. On ne saurait être assez téméraire pour croire qu'un calcul de ce genre établit la somme réelle de pertes subies par ce pays; je prétends que la vie humaine est trop précieuse pour être calculée au moyen de dollars et de cents.

Mais nous basant sur ces chiffres, nous trouvons que la province d'Ontario a perdu, pendant cet espace de temps, comme je l'ai déjà dit, $28,000,000, soit une somme égale à 5 p. 100 d'un capital de plus de $500,000,000. Cette somme—la perte de vie dans Ontario seulement—aurait suffi pour assurer un bon système d'égouts à toutes les villes importantes du Canada. Durant les deux épidémies dont a souffert la ville d'Ottawa, il y a eu 170 mortalités qui, d'après la même supputation seraient évaluées à $510,000. Il y a eu 25,000 cas de fièvre typhoïde, ce qui veut dire une autre somme de $200,000, pour le temps perdu; dans 2,000 cas, les services de médecins et d'infirmières ont été requis, ce qui donne environ $270,000, formant un total de près de $1,000,000, soit 5 p. 100 sur environ $20,000,000. Cela montre que l'argent perdu dans cette seule ville aurait suffi à protéger une demi-douzaine de villes aussi grandes qu'Ottawa. Il en est à peu près de même de la ville de Winnipeg qui a perdu plus de $5,000,000 en dix ans, soit p. 100 sur $100,000,000.

Bien que je cite ces chiffres, je n'aurais pas la témérité de mesurer la valeur de la vie humaine par celle des dollars et des centins. Le plus grand actif que nous ayons au Canada, c'est notre population robuste, et la santé de nos citoyens a été trop longtemps négligée. Nous semblons oublier que l'un des plus grands privilèges et devoirs que nous ayons dans cette Chambre, c'est de légiférer pour accroître le bonheur du peuple et protéger sa vie et son bien être; et le temps, je crois, est arrivé où le Parlement canadien devrait adopter des mesures énergiques tendant à cette fin. Dans la ville de Winnipeg, dans ma propre province, à peu près les même conditions existent. La rivière Rouge et l'Asssiniboine se joignent dans la ville de Winnipeg même; l'Assiniboine vient de l'ouest, apportant tous les égouts de Brandon, Portage-la-Prairie et des différentes localités qu'elle baigne, à la rivière Rouge qui coule vers le nord jusqu'au lac Winnipeg où, à son tour, elle déverse toutes ces immondices. Il y a quatre ou cinq ans, le gouvernement fédéral construisit un barrage aux rapides de Saint-André, à quelque douze milles en aval de la ville de Winnipeg, et ce barrage éleva de vingt et un pieds le niveau des eaux. Antérieurement à la construction de ce barrage, il y avait dans la rivière Rouge un courant constant assez rapide qui emportait les égouts dans le lac, et bien que la rivière fût sérieusement contaminée, les immondices étaient emportées au loin. Aujourd'hui, nous avons un grand bassin de douze milles de long par environ cent verges de large où sont déposées toutes les immondices des égouts des villes de Brandon, de Portage-la-Prairie et de la grande ville de Winnipeg avec ses abattoirs, ses dépôts de marchandises et ses manufactures. Cette rivière est aujourd'hui dans une condition terrible. L'eau qui y coule en face de la ville que j'habite, à vingt milles en aval de Selkirk, est impropre même pour y abreuver les animaux, et les cultivateurs ont cessé d'y conduire leurs bestiaux. Cette souillure descend le cours de la rivière jusqu'au lac Winnipeg qui est contaminé jusqu'à huit ou dix milles au large; et, chaque année nous avons eu de sérieuses épidémies de fièvre typhoïde parmi les équipages des bateaux dragueurs. Si j'ai raison de dire que les autorités de la ville d'Ottawa et les autorités des autres grandes villes ont négligé leur devoir en ne protégeant pas la vie de leurs habitants et ne purifiant pas l'approvisionnement d'eau, que vais-je dire de la négligence du Parlement du Canada. Nous avons légiféré ici pour développer ce grand pays, mais nous avons négligé d'inscrire dans nos statuts des lois pour protéger la santé des citoyens qui habitent le long des fleuves et sur le bord des lacs, et pour empêcher la pollution de nos voies fluviales. Notre négligence a causé de nombreuses pertes de vie et des centaines de mille de nos citoyens en ont souffert. C'est un état de choses très sérieux et qui exige que l'on prenne immédiatement des mesures efficaces. Voici quelques lettres que je désire soumettre à la Chambre. Le docteur McCullough, médecin en chef proposé à la santé publique dans Ontario, écrit:

Toronto, le 26 novembre 1912.

Monsieur—Je remarque avec plaisir que vous avez présenté à la Chambre des communes un bill ayant pour but d'empêcher la pollution des eaux du Dominion.

Je vous envoie sous enveloppe séparée, un exemplaire de la loi de l'hygiène publique d'Ontario, adoptée dans le cours de la présente année et qui indique (article 91) l'attitude de la législature de cette province sur cette question. J'ai demandé au docteur Charles A. Hodgetts, conseiller médical de la commission de conservation, de vous faire tenir des exemplaires du témoignage rendu à ce sujet, à une récente réunion de la "International Joint High Commission".

Je puis seulement ajouter que la pollution des eaux dans cette province devient un problème très sérieux. Depuis quelques semaines, j'ai chargé l'ingénieur de notre commission de faire un examen sanitaire de la rivière Saint-Clair et du lac du même nom, ainsi que de la rivière Détroit. En un mot, il dit que ces eaux sont absolument impropres pour les usages domestiques et que le pourcentage des cas de fièvre typhoïde dans toutes les villes du littoral canadien et sur les bateaux, est extrêmement élevé.

Quand nous considérons que le tonnage des bateaux qui passent sur ces deux cours d'eau est supérieur à celui du canal de Suez, et que, chaque année, dix millions au moins de personnes suivent cette voie, soit en la remontant soit en la descendant, il devient important de préserver la pureté de ces eaux. Nous avons des preuves que l'eau du lac Ontario à Toronto est polluée jusqu'à quinze milles au lar-

ge de cette ville, et il est assez raisonnable de supporter que les égouts de Buffalo et des autres agglomérations sur les bords de la rivière Niagara peuvent être entraînés à la même distance..

Si vous réussissez à faire adopter ce projet de loi par les autorités fédérales, vous aurez rendu un service précieux à la cause de la santé publique.

Votre obéissant serviteur,
John W. McCullough,
Médecin en chef préposé à la santé

M. George Bradbury, député,
Chambre des communes,
Ottawa.

La lettre suivante vient du département de l'hygiène; elle est de M. Charles J. Hastings, président de l'Association internationale de l'eau pure, et vice-président de l'Association canadienne d'hygiène publique. Cette lettre indique la manière de voir de ces autorités en cette matière:

Département de l'Hygiène,
Hôtel de ville,
Toronto, le 5 avril 1913.

M. Geo. Bradbury, député,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur Bradbury,—Je viens de recevoir de M. Geo. H. Maitland, un des éditeurs du Star, une note contenant une copie de votre bill concernant la pollution des eaux navigables.

Je ne puis comprendre comment il pourrait se trouver quelqu'un à Ottawa, même un nouveau venu, qui, en présence de l'histoire du passé et du présent, s'objectât à l'adoption d'une loi ayant pour objet d'empêcher la pollution des eaux navigables ou des cours d'eaux qui se déversent dans les eaux navigables.

J'approuve de tout cœur tout projet ayant en vue d'empêcher la pollution des eaux où s'alimente ou bien où pourra s'alimenter dans l'avenir une localité quelconque.

Si vous me permettez d'exprimer un désir, c'est que vous ajoutiez aux dispositions de votre projet de loi, la défense de déposer aucun des détritus énumérés précédemment sur les berges ou rives d'aucun cours d'eau servant à l'approvisionnement des diverses localités.

S'il y a quelques questions dans lesquelles vous croyez que mon concours puisse vous être utile, je serai très heureux de me mettre à votre disposition.

Permettez-moi de vous féliciter d'avoir pris cette attitude énergique sur ce que je considère une des questions les plus importantes dont nous devions nous préoccuper au sujet de l'hygiène publique.

A mon avis, permettre la pollution des eaux navigables est une des offenses les plus impardonnables que tolèrent de nos jours les peuples civilisés.

Tout à vous,
Chas. J. Hastings,
Médecin préposé à la santé publique.

Voici d'autres lettres à la lecture des quelles je n'occuperai pas davantage les instants de la Chambre, cependant je pourrais en signaler une du directeur des bateaux dragueurs sur la rivière Rouge et à l'embouchure de cette rivière; il y fait remarquer que, chaque année, il a de un à six cas de fièvre typhoïde parmi son personnel, et que, l'année dernière il y a eu deux mortalités. Il dit qu'il devient difficile de trouver des gens qui consentent à travailler sur les dragueurs, à cause de l'état affreux de l'eau qui descend la rivière. Je prétend qu'une ville ou une municipalité n'a pas plus le droit de polluer les eaux d'une rivière qui la baigne et d'empoisonner ainsi les gens qui demeurent plus bas, qu'un individu ne l'aurait de jeter du poison dans le puits du voisin. Si quelqu'un jetait de propos délibéré du poison dans le puits de son voisin, il serait poursuivi pour meurtre avec toute la rigueur de la loi. Mais, suivant notre système actuel, la ville d'Ottawa peut, impunément, déverser ses égouts dans la rivière Ottawa et empoisonner les gens qui demeurent plus bas. Le docteur McCullough, dans une lettre adressée à un ami de la ville, déclare qu'une récente épidémie à Hawkesbury, sur la rivière Ottawa, à quarante ou cinquante milles en aval d'Ottawa, a été causée par les immondices jetées dans la rivière à Ottawa même. La ville de Montréal est à peu près dans le même cas puisqu'elle s'approvisionne d'eau à la rivière Ottawa, et Montréal n'a point échappée aux épidémies de fièvre typhoïde. Et si l'on ne prend aucune mesure pour empêcher la pollution de nos rivières, nos grandes villes et nos villages vont avoir beaucoup plus à souffrir que par le passé.

Au nom de centaines de familles qui ont perdus des êtres chers emportés prématurément dans la tombe, ayant succombé aux effets de la pollution de nos lacs et de nos rivières où la masse du peuple puise son eau quotidiennement; au nom de milliers de personnes qui ont souffert de la pollution des eaux et ne sont plus que des épaves pour continuer la lutte de la vie; dans l'intérêt d'une race forte et virile pour le Canada; au nom du peuple qui aspire après de l'eau pure, je dis à la Chambre: il est grandement temps que vour preniez une décision dans cette affaire si importante.

Le plus riche actif du Canada se trouve aujourd'hui en danger imminent: je veux parler de la vie et de la santé des citoyens qui sont trop précieuses pour être négligées un jour de plus.

Le Canada apprendra avec plaisir le dépôt de toute mesure qui enrayera la pollution de nos grands lacs et de nos grandes rivières, et ramènera à leur ancienne pureté naturelle ces nappes d'eau. Nous dépensons annuellement des millions de dollars; cette année on nous demande $10,500,000 pour l'entretien de nos établissement militaires, des millions pour l'entretien et l'entraînement d'un armée destinée à combattre dans un avenir lointain un ennemi qui n'apparaîtra peut-être ja-

mais. Mais on ne nous demande pas de débourser un seul dollar pour la création d'un corps d'ingénieurs destinés à combattre un ennemi qui nous a envahis, abattant nos concitoyens par milliers et semant la souffrance et la misère parmi des dizaines de milliers d'habitants; un ennemi qui mine la vitalité et la vigueur de notre peuple, au moyen de la méthode insidieuse des eaux polluées, accomplissant son œuvre néfaste plus sûrement que ne le ferait une armée envahisseuse.

Et tout cela, monsieur l'Orateur, en face du fait scientifique qu'avec une loi convenable et un corps complètement exercé d'ingénieurs du service sanitaire pour mettre cette loi en vigueur, l'ennemi qui s'appelle la typhoïde peut être défait et chassé de ce pays.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) mérite des félicitations pour avoir signalé à l'attention de cette Chambre et du pays, par le bill qu'il présente, une question de très grande importance et qui intéresse tout spécialement les citoyens de ce pays en général et les membres de cette Chambre qui doivent demeurer à Ottawa une grande partie de l'année. Je crois que le bill emprunte un intérêt tout particulier aux conditions dans lesquelles nous voyons aujourd'hui l'approvisionnement d'eau de la ville d'Ottawa, conditions qui sont dues directement au fait que les eaux de la noble rivière qui baigne la base des édifices de ce Parlement sont souillées depuis des années par les immondices qu'y déchargent les égouts de la ville. Tout le monde conviendra avec l'honorable député que c'est un très grand malheur, une chose que l'on ne saurait trop déplorer, que, depuis l'époque du premier établissement, l'on ait permis que les rivières de ce pays devinssent les réceptacles des immondices des égouts qui s'y déversent sans être soumises à aucun traitement. Le danger qui en résulte augmente constamment. A mesure que le pays se développe et que la population se multiplie, le danger de pollution et conséquemment, le danger pour la santé publique devient de plus en plus sérieux. Les riverains de ces cours d'eau n'ont, dans bien des cas, d'autres sources d'approvisionnement d'eau que les ruisseaux et les rivières contaminées par les égouts des villes et des villages situés sur leur cours supérieur.

Si chacun approuve l'objet que l'honorable député a en vue, il ne serait cependant ni sage ni à désirer que le parlement votât une loi sans avoir préalablement fait une étude minutieuse et complète des conditions qui rendent cette loi nécessaire, et sans avoir calculé ce qu'il en coûterait pour remédier à la situation. Il convient aussi de ne pas perdre de vue que si l'article ler rend passible d'amende quiconque déverse ou laisse des eaux d'égout ou d'autres rebuts en quelques cours d'eau navigables, il est des cours d'eau dans lesquels les eaux d'égout peuvent s'écouler sans danger pour les riverains. Ainsi, là où les égouts se déversent en des eaux navigables, mais salées et où la marée se fait sentir, la santé des gens ne court aucun risque. Je considère donc qu'un bill de la nature de celui-ci doit être examiné à ces divers points de vue, et qu'exception doit être faite pour le dernier cas que je viens d'indiquer.

Il ne faut pas oublier non plus que depuis un grand nombre d'années des villes et villages ont établi des systèmes d'égoûts à la faveur de lois qui les autorisent à déverser les eaux d'égout dans les rivières navigables sans leur faire subir aucun procédé d'assainissement. Les villes qui se trouvent dans ce cas—et il y en a beaucoup—se verraient obligées de faire des frais considérables pour assainir leurs eaux d'égout avant qu'elles s'écoulent dans les rivières ou ailleurs. Cela, il est vrai, n'est rien à côté de la question d'hygiène publique; il importe cependant de tenir compte des dépenses déjà faites, et tout projet de loi tendant à prévenir la pollution plus dangereuse des cours d'eau devrait être conçu de façon à gêner le moins possible les municipalités qui ont consacré de fortes sommes à la construction de leurs système d'égouts. En bien des cas, on a laissé les égouts se déverser dans les cours d'eau navigables parce qu'on croyait—et c'est l'opinion qui a prévalu jusqu'à une date assez récente—que l'eau courante se purifie d'elle-même dans un certain parcours; on pensait que rendues à une dizaine de milles du lieu de leur provenance, les eaux d'égout étaient redevenues assez pures pour qu'on pût s'en servir sans inconvénient.

Il en est de cette théorie comme de beaucoup d'autres: elle a fait son temps. De nos jours, les savants s'accordent à dire que la chaleur est seule capable de détruire les bactéries et que si, parvenues à une certaine distance, les eaux d'égout et les bactéries qu'elles contiennent se trouvent assez disséminées pour offrir moins de danger, les bactéries n'en sont pas moins là; et qui aurait le malheur de boire de l'eau contenant le bacille de la typhoïde qui provient des eaux d'égout, courrait le risque de contracter la maladie et d'en subir toutes les graves conséquences.

J'ai par devers moi des données indiquant ce que les villes du Canada ont fait pour se débarrasser de leurs eaux d'égouts. Je me bornerai à en dire quelques mots. La Nouvelle-Ecosse compte quatorze villes dont les égouts se déversent en des eaux diverses. Dans la plupart des cas, les eaux d'égout s'écoulent dans la mer ou des rivières qui se jettent dans la mer et dont les eaux

ne peuvent pas servir aux objets domestiques. Ainsi les égouts de Darmouth et d'Halifax se déversent dans le port d'Halifax, dont les eaux sont impropres à l'usage domestique; il n'y a donc rien à craindre de ce côté-là. Les égoûts de Digby se déversent dans le bassin d'Annapolis; ceux de Kentville, dans la Cornwallis qui est un cours d'eau à marée ; ceux de Liverpool aboutissent à la Mersey; ceux de Middleton, à l'Annopolis ; ceux de Stellarton, à la rivière de l'Est ; ceux de Sydney, au port de la ville, ceux de Windsor, à l'Avon, qui est aussi une rivière à marée; ceux de Truro se déversent dans la rivière au Saumon.

Examinés de près, les faits font voir—les représentants de la Nouvelle-Ecosse le savent mieux que moi—que dans la plupart des cas que je viens de mentionner il n'y a pas de danger pour la santé des gens en ce que les eaux d'égout ne subissent aucun procédé de purification. Il en est de même dans toute la province de la ouvelle-Ecosse.

Les eaux d'égout de Summerside (Ile du Prince-Edouard) s'écoulent dans la baie de Bédique. Dans le Nouveau-Brunswick, les égouts de Campbelton se déversent dans la baie des Chaleurs, et ceux de Chatham dans la Miramichi, où la marée se fait sentir. Les égouts de Newcastle se déversent en des eaux impropres à l'usage domestique. Les eaux d'égout de Moncton sont à la Petitcodiac, rivière à marée; celles de St. Andrews, au port; celles de Fredericton s'écoulent dans le Saint-Jean et celles de la ville de Saint-Jean dans le port.

M. CARVELL: Les dispositions prohibitives du projet de loi seraient-elles applicables à toutes ces villes-là, y compris Glace-Bay, dont les égouts se déversent dans le port?

M. HAZEN: Cela ne fait pas question, puisqu'il y est prescrit que nul ne devra jeter d'eaux d'égout en aucune rivière navigable ni en aucun cours d'eau aboutissant à des eaux navigables; or, les eaux de ces différents ports sont incontestablement des eaux navigables. Les égouts de Fredericton, je le répète, se déversent dans le Saint-Jean, et il en est de même de certaines autres villes situées en amont de celle-là. Il est certain qu'en déversant ainsi leurs eaux d'égout dans le Saint-Jean sans les avoir épurées en aucune façon, ces villes polluent les eaux du fleuve, ce qui constitue un danger pour ceux qui habitent en aval et qui, a certaines époques de l'année, ne peuvent, à cause de la nature du sol, puiser ailleurs que dans le fleuve l'eau dont ils ont besoin pour l'usage domestique. Nulle ville du Nouveau-Brunswick ne semble appliquer un mode quelconque d'épuration à ses eaux d'égout.

Pour ce qui est de la province de Québec, j'ai sous les yeux la liste de trente-sept villes dont les égouts se déversent en différents cours d'eau. Les eaux d'égout de plusieurs d'entre elles s'écoulent dans le Saint-Laurent et certains de ses tributaires: les rivières Richelieu, Yamaska, Saint-François et autres, sans presque jamais subir le moindre procédé de purification; d'où il suit que les eaux de presque toutes ces rivières-là ne peuvent plus aujourd'hui servir sans danger aux usages domestiques.

Dans la province d'Ontario, cinquante-deux villes dont j'ai la liste par devers moi, déversent leurs eaux d'égout dans les lacs et rivières—dans des cours d'eau tels que le Saint-Laurent et les rivières Détroit, Welland, Sainte-Claire, Sainte-Marie, Rideau, Ottawa et La-Pluie. De ces cinquante-deux villes, il en est treize qui font passer leurs résidus liquides citernes de désinfection et des fosses d'épuration, ou les traitent de quelque autre manière avant de les laisser s'écouler dans les cours d'eau.

Au Manitoba, province dont l'auteur du projet de résolution (M. Bradbury) est l'un des représentants, six villes possèdent des systèmes d'égouts. Les résidus liquides de Brandon s'évacuent dans l'Assiniboine; ceux de Carman, dans la Boyne; ceux de Portage la-Prairie, dans l'Assiniboine; ceux de Saint-Boniface, dans la Rouge. La rivière qui reçoit les eaux d'égouts de Souris n'est pas indiquée. Quant aux égouts de Winnipeg, ils se déversent dans la rivière Rouge et dans l'Assiniboine. Nulle part, ces résidus liquides ne subissent de procédé d'épuration, mais je vois que la ville de Souris projette l'établissement d'un système d'épuration.

Les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta semblent avoir pris de l'avance sur les autres à cet égard, puisqu'elles prennent et que, en certains endroits, elles ont même déjà pris des mesures pour obtenir l'épuration des résidus liquides avant leur évacuation dans les cours d'eau. Les eaux d'égout de Moosejaw qui se déversent dans la petite rivière de ce nom, passent par des citernes de désinfection. L'évacuation des résidus liquides de Prince-Albert se fait dans la Saskatchewan du Nord; rien n'indique qu'ils soient désinfectés par un procédé quelconque. A Regina, on les traite au moyen de citernes de désinfection, de la sédimentation et de la filtration biologique. Saskatoon déverse ses eaux d'égout dans la Saskatchewan du Sud et fait en ce moment des installations pour l'épuration de ses résidus liquides.

Passons à l'Alberta. Les eaux d'égout de Calgary s'en vont à la rivière de l'Arc; celles d'Edmonton, à la Saskatchewan du Nord, une partie passant par des citernes de désinfection. A Lethbridge, c'est la rivière Billy qui reçoit les eaux d'égout; on

doit y faire sans délai l'installation d'appareils d'épuration. Les résidus liquides de McLeod s'en vont à la rivière du Weillard; on ne dit pas si elles subissent quelque procédé d'épuration. Medecine-Hat s'égoutte dans la Saskatchewan du Sud et s'occupe de l'établissement d'un système d'épuration. Red-Deer déverse ses eaux d'égout dans la rivière de ce nom et doit établir un système d'épuration. Il en est de même de Wataskiwain dont les eaux d'égout s'écoulent dans la rivière Bigstone.

Dans la Colombie-Anglaise, il existe des citernes de désinfection à Kamloops, ville dont les résidus liquides s'en vont à la rivière Thompson. Les eaux d'égoût de Nelson se déversent dans la rivière Kootenay; celles de New-Westminster, dans le Fraser; celles de Prince-Rupert, dans l'océan Pacifique; celles de Rossland, dans la petite rivière Trail, et celles de Vancouver, dans l'océan Pacifique. Aucune de ces villes n'a pris de mesures en vue de l'épuration des résidus liquides et plusieurs d'entre elles, j'imagine, n'ont point de raison de le faire.

En examinant un projet de loi comme celui-ci, on voit clairement qu'il faudra user de beaucoup de circonspection pour ne pas commettre d'injustice à l'égard des municipalités qui ont fait des frais pour l'évacuation de leurs résidus liquides, dont elles obtiennent l'élimination sans danger pour la santé des gens. Si le Parlement décrète qu'on ne devra plus laisser les eaux d'égoût à l'état brut s'écouler dans les eaux navigables où elles mettent en danger la vie des gens, un grand nombre de villes devront s'imposer des sacrifices énormes pour changer leur système d'égoûts. Il me suffira de quelques instants pour faire part à la Chambre des données que je possède sur ce qu'il en coûte pour purifier les résidus liquides.

La ville de Berlin (Ont.), qui compte environ 10,000 habitants fait passer ses eaux d'égout dans des citernes de désinfection. Après cette opération, des pompes montent le liquide à une hauteur de cinquante pieds, où il est déposé dans des fossés d'épuration pratiquées dans le sable, et quand il en sort, il a la limpidité de l'eau de source. Le liquide filtré ainsi obtenu est d'une limpidité parfaite, dépourvu d'odeur et a toute l'apparence de l'eau de source. La quantité de liquide est maintenant de 700,000 gallons par vingt-quatre heures, et l'appareil d'épuration n'accuse pas la moindre fatigue. Les installations ont été conçues pour répondre aux besoins de la population actuelle de 10,000 âmes, mais sont susceptibles d'être agrandies pour suffire à l'épuration des eaux d'égoût d'une population trois fois plus nombreuse. La ville de Berlin est située à l'intérieur des terres, sur les bords d'une petite rivière où il ne coule que fort peu d'eau en été. L'installation du matériel d'épuration sur ce cours d'eau a coûté $45,750, soit de $4 à $5 par tête de la population de la ville. Les ingénieurs du service d'hygiène, m'a-t-on dit, considèrent cette installation comme la plus parfaite qu'il y ait au Canada. (Lisant:)

La ville de Palmerston peut être citée comme exemple de ce qu'il en coûte à une municipalité peu importante. Pour une population de 2,000, le coût fut estimé à $15,900; dont $2,200 représentaient le coût du prolongement de l'égout jusqu'à la rivière Maitland. Occasionné par la topographie toute particulière de l'endroit, ce prolongement constitue un chef de dépense qui n'existe pas dans la grande majorité des cas. Déduction faite de ce montant, le coût de l'entreprise se trouve être de $13,700, soit d'environ $7 par tête de la population. En donnant les explications relatives au coût, il faut dire aussi que l'on veut obtenir un traitement complet dans des installations comprenant filtres à aspersion et citernes de désinfection.

Pour les petites municipalités qui n'ont que très peu d'argent à leur disposition, on pourrait probablement établir, à raison d'à peu près $3 par tête de la population, un système d'épuration des eaux d'égout comprenant une grille tournante pour l'élimination des solides, et la stérilisation subséquente à l'hypochlorure. Ce devrait être un système distinct. . .

C'est-à-dire qu'il devrait y avoir une installation pour les eaux ménagères et une autre pour les eaux des rues.

Ce devrait être un système distinct afin qu'on ne fût pas ainsi obligé de traiter ainsi l'eau de pluie. De cette façon, l'écoulement se ferait avec suffisamment de régularité et l'on ne se verrait pas obligé à chaque instant d'augmenter ou de diminuer dans des proportions radicales la quantité d'hypochlorure.

Pour une grande ville, les installations de Baltimore font voir que l'on peut établir, à raison d'à peu près $6 par tête de la population, un système très complet embrassant (1) sédimentation rapide, (2) filtre à aspersion et (3) sédimentation secondaire.

A Montréal, où la population atteint, si je ne me trompe, le chiffre de 600,000, l'établissement d'un système de ce genre reviendrait à $6 par tête, soit à peu près $3,600,000.

Le système de Baltimore embrasse encore un quatrième traitement, à l'hypochlorure bien inutile, à la vérité; mais on y a recours afin de prévenir jusqu'à la moindre contamination des précieux bancs d'huîtres qui se trouvent en aval de la ville.

Loin de moi l'idée de prétendre que la question du coût des installations devrait empêcher le Parlement, s'il venait à juger qu'il y va de l'intérêt du pays, de voter une loi destinée à amener l'épuration des eaux des rivières, grandes et petites, qui sont dans bien des cas les seules sources ou les gens peuvent aller puiser l'eau dont ils ont besoin tant pour se désaltérer que pour l'usage domestique.

M. MACLEAN (Halifax): Pourrais-je demander au ministre s'il lui est arrivé d'étudier la question de savoir si le parlement fédéral a le droit de légiférer à l'égard des cours d'eau visés par projet de loi.

M. HAZEN: Je ne prétends pas avoir fait d'étude approfondie de la question, mais il me semble qu'elle doit être de notre domaine puisqu'elle touche à la salubrité du pays en général. Au pied levé, je dirai que nous pourrions pour ainsi dire la traiter au point de vue de la navigation, parce qu'il est assurément contraire à l'intérêt de la navigation que les eaux soient ainsi polluées par les eaux d'égout. Quoi qu'il en soit, c'est un point qui reste à examiner. Au point de vue de l'hygiène publique et sous d'autres rapports, il est certain que la juridiction des provinces s'étend à toutes les eaux situées dans les limites de leur territoire respectif. La question a déjà été débattue à la Chambre, elle l'a été aussi au Sénat où, au cours de la présente session, monsieur le sénateur Belcourt a déposé un projet de loi dont je parlerai dans quelques instants. L'opinion qui semble avoir prévalu ici, c'est que le parlement fédéral a le droit d'édicter une loi dont les dispositions soient applicables au pays tout entier. Mais c'est un aspect de la question que je veux m'abstenir de traiter.

Je disais donc que lors même qu'il devrait en coûter des sommes considérables —et il en coûtera certainement des millions —cela ne devrait pas nous empêcher de légiférer à cet égard, si l'intérêt du pays l'exige. Mais il est un grand nombre de municipalités qui trouveront assurément qu'on en use de façon quelque peu arbitraire à leur endroit si elles se voyaient obligées de transformer leur système d'égouts et de faire des dépenses considérables pour que l'on puisse dire que l'écoulement de leurs résidus liquides dans les cours d'eau n'offre aucun danger, ou s'il leur fallait adopter un système tout à fait différent. Cependant, l'hygiène publique, et l'intérêt général priment toute considération de cette nature, et si le Parlement se croit autorisé à légiférer et considère que la santé des gens se trouve gravement compromise—et je crois qu'elle l'est—par le déversement des eaux d'égout dans les cours d'eau navigables, la question d'argent ne devrait pas l'empêcher d'intervenir.

Mais avant de légiférer, avant de s'occuper de la question, le Parlement devra être muni de renseignements plus précis que ceux qu'il possède en ce moment; c'est pourquoi j'ai l'intention de proposer le renvoi de cette question à un comité spécial qui sera chargé de l'examiner et de faire rapport de ses investigations à la Chambre. Je doute que l'on puisse obtenir aucun résultat cette année, mais on peut toujours se mettre à l'œuvre; et comme le fait d'avoir soulevé la question à la Chambre aura certainement pour effet d'y appeler l'attention et d'en provoquer la discussion sur tous les points du pays durant les vacances, peut-être serons-nous en mesure, à la prochaine session, de nous en occuper de façon profitable pour le public.

Je considère que le présent projet de loi devra subir de nombreuses modifications. L'article premier a trait à l'écoulement des eaux d'égout dans toutes les eaux navigables. Ainsi que je l'ai déjà dit, il devra être fait à cet égard un très grand nombre d'exceptions. Il y a ensuite l'article 3, dont le texte est ainsi conçu:

Là où, à la date de l'adoption de la présente loi, quelque matière d'égout ou quelqu'une des autres matières mentionnées au paragraphe 1 de l'article premier de ladite loi, s'écoule en une eau navigable ou en quelque autre eau qui se jette dans une eau navigable, les dispositions de la présente loi seront applicables aux municipalités dans deux ans à compter du jour où elles auront été sanctionnées par le Gouverneur général.

Ainsi, à l'expiration des deux premières années qui suivront la sanction des projet de loi par le gouverneur général, les dispositions de l'article 1er deviendraient applicables aux municipalités, et il serait illicite de faire déverser les eaux d'égouts en toute rivière ou eau navigable. Si l'on tient compte de la somme de travail que chaque ville devra accomplir pour transformer son système d'égouts, on conviendra avec moi qu'un délai de deux ans est tout à fait insuffisant. Si nous avions à arrêter une décision à cet égard, mieux vaudrait adopter l'article 4 du projet de loi déposé cette année au Sénat par M. le sénateur Belcourt, article qui est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut faire les règlements généraux ou spéciaux, qui sont nécessaires ou opportuns pour remplir les objets et l'intention de la présente loi; et lesdits règlements ont force et effet à partir de la date de leur publication dans la "Gazette" du Canada.

2. Le ministre peut nommer les fonctionnaires qu'il juge nécessaires pour exécuter et mettre en vigueur les dispositions de la présente loi, et il peut aussi désigner à ces fins toute commision d'hygiène ou autorité sanitaire instituée, ou autre personne.

3. Le ministre peut rendre les ordonnances et accorder les permis mentionnés dans ces règlements.

Ceci donnerait au bill l'élasticité dont le prive l'article 3. Car le succès où l'échec de toute loi de cette nature dépend nécessairement de l'application saine et judicieuse qu'on en fait; or, l'objet que l'on a en vue, je ne crois pas qu'on puisse l'atteindre par des mesures aussi rigoureuses que celles que prescrit le présent bill.

Il me semble aussi que, eu égard à la diversité très grande qu'accusent les diffé-

rentes villes et eaux du pays, chaque cas vrait être étudié séparément, et que tout décret ou règlement concernant l'épuration des résidus liquides devrait être précédé d'une investigation sur l'état de la ville ou des eaux auxquelles ces décrets ou règlements seraient applicables.

Le projet de loi conçu par la commission de conservation contient un article qu'il y aurait peut être lieu d'insérer dans le bill actuellement à l'étude; c'est l'article 5, dont le texte est comme suit:

Appel de toute ordonnance ou décision du ministre ou de son sous-chef peut être interjeté devant toute cour Supérieure de la province où la contravention a eu lieu, et ladite cour est autorisée à se saisir dudit appel et peut confirmer ou écarter ladite ordonnance ou décision dont appel est interjeté n'est pas invalidé par l'appel; elle prévaut jusqu'à ce que la cour ait rendu son ordonnance comme susdit.

On aurait là un moyen de prévenir les inscriptions d'appel et la perte de temps et d'argent en contestations judiciaires. C'est un point qui a fixé l'attention de la commission de conservation; aussi la Chambre ferait-elle bien de nommer un comité spécial qui pourrait interroger le personnel de cette commission et recueillir le fruit de l'étude qu'il a faite de la question. Ce comité prendrait aussi l'avis d'experts hygiénistes comme M. le professeur Starkey, de l'université McGill. Dès que le bill aura subi la 2e lecture, j'en proposerai le renvoi à un comité semblable; j'en ferai autant à l'égard d'un autre projet de loi, déposé par l'honorable député de Richmond (M. Kyte), et ayant trait lui aussi, à la pollution des eaux navigables, projet de loi dont la 2e lecture pourrait fort bien avoir lieu dès ce soir.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): La Chambre est redevable à mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury) d'avoir appelé son attention sur une question aussi importante. L'honorable député a fait allusion à la qualité de l'eau de la ville d'Ottawa, ce qui est un sujet de préoccupation pour chacun de nous, et si je me permets d'en dire un mot, c'est qu'il convient d'y appeler l'attention générale. Moi qui ne suis pas de la ville, j'ai été fort surpris d'apprendre que depuis au moins trois ou quatre ans on fournit aux habitants d'Ottawa de l'eau impropre à la consommation, et qu'on semble n'avoir rien fait pour remédier à cet état de choses qui fait assez peu honneur à la capitale du Dominion.

Dans le quartier où je loge, on peut voir passer de bon matin les gens portant des réceptacles divers: ils s'en vont chercher de l'eau pour le déjeuner parce qu'ils ne peuvent pas se servir de celle que leur fournit la municipalité. En nulle autre partie du pays, pas même au fond des bois, on ne saurait être témoin de rien d'aussi primitif. Je ne sais si les autorités municipales d'Ottawa sont incapables de résoudre la question, mais il me semble qu'en trois ou quatre ans elles auraient bien pu prendre des mesures propres à faire de la capitale une ville habitable en ce qui concerne l'approvisionnement d'eau. La pureté de l'eau est aussi nécessaire que celle de l'air, or, ce n'est pas de l'eau pure qu'on fournit aux habitants d'Ottawa.

Il peut y avoir lieu de conseiller au gouvernement de ne plus dépenser de deniers publics dans la ville d'Ottawa tant qu'il ne sera pas convaincu que les autorités municipales sont en mesure de résoudre cet important problème. Si nous ne pouvons obtenir de l'eau de boisson pure, nous devrions transporter la capitale du pays dans un autr endroit où nous pourrons nous en procurer.

M. A. E. FRIPP (Ottawa): Me permettra-on de faire une observation ou deux? Je ne désapprouve pas le principe du bill, mais je m'oppose énergiquement à ce qu'on donne la ville d'Ottawa comme un exemple horrible pour le motiver. Le représentant de Selkirk n'a pas, je le crains, étudié les rapports des nombreux spécialistes que la ville d'Ottawa a retenus de temps à autre afin de s'assurer des causes de la pollution des eaux et de trouver un remède à la situation. Je puis affirmer que les deux épidémies de fièvre typhoïde qui ont sévi dans cette ville doivent être attribuées à des causes déterminées.

Il a été prouvé d'une manière probante que la négligence de ceux qui devaient prendre soin de la prise d'eau a été la cause prochaine des deux épidémies. Nous avons la preuve que la prise d'eau a été endommagée par les billes de sciage; l'eau étant basse et une pression étant nécessaire en cas d'incendie, on a constaté, en ouvrant certaines valves afin d'obtenir la pression nécessaire, que les immondices charriées par la rivière s'introduisaient dans le tuyau qui fournit l'eau pour les usages domestiques et causaient l'épidémie. Il est digne de remarque que la ville de Hull, voisine de la ville d'Ottawa, et sise sur l'autre bord de la rivière, s'est servi de l'eau d'Ottawa, sans la soumettre à aucun traitement, et n'a pas été visitée par une épidémie, bien que la ville d'Aylmer deverse ses égoûts dans la rivière.

Comme je l'ai dit, la ville d'Ottawa n'est pas responsable de la négligence de ceux qui ont posé la prise d'eau et qui n'ont pas fait en sorte de la protéger. La municipalité a pris des mesure pour purifier l'eau. Elle a d'abord fait venir ici M. Hazen qui est censé être l'homme le plus renseigné du continent en pareille matière. Il a conseillé de dépenser une forte somme d'argent pour établir un appareil de filtration. Les

habitants d'Ottawa ont repoussé cette idée et la municipalité a fait venir d'Angleterre deux des principaux spécialistes de l'univers qui se sont rendus compte de l'état de la rivière Ottawa et du pays environnant, si bien qu'a la présente session la municipalité demandera l'adoption d'une loi qui permettra de tirer son approvisionnement d'eau des lacs de la Gatineau. La dépense à cette fin s'élèvera à plusieurs millions de dollars, et les travaux seront exécutés conformément à l'avis de sir James Binnie. Les meilleurs spécialistes sont d'avis que nous devons tirer notre approvisionnement d'eau des lacs de la Gatineau.

Il est incontestable que les eaux de la rivière Ottawa sont contaminées jusqu'à un certain point, comme les eaux de toutes les autres rivières. Les citoyens et le conseil municipal d'Ottawa ont compris qu'il fallait dépenser cette forte somme d'argent afin de procurer de l'eau pure à la ville elle-même et au district avoisinant. Je fais ces observations afin de convaincre la Chambre et l'honorable député qui vient de prendre la parole (M. Sinclair) que la ville d'Ottawt fait tout ce qu'elle peut pour se procurer de l'eau pure.

M. MACLEAN (Halifax) : Croyez-vous qu'elle fera une seule démarche de votre vivant?

M. FRIPP: Je le crois. Les épidémies lamentables dont nous avons souffert ont eu pour résultat d'engager le conseil municipal et les autorités à ne rien épargner pour s'approvisionner d'une eau pure.

M. SINCLAIR: Prendra-t-on encore l'eau dans la rivière Ottawa?

M. FRIPP: Non. On se propose de prendre toute l'eau dans ces lacs et de dépenser plusieurs millions de dollars pour l'amener ici. Nous demandons l'autorisation du gouvernement fédéral parce que nous irons dans une autre province. Le bill sera déposé dans un jour ou deux et j'espère que la Chambre l'approuvera, afin que nous puissions commencer les travaux le plus tôt possible.

M. LEMIEUX: Je dois remercier très sincèrement le représentant de Selkirk et le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir traité ce sujet comme ils l'ont fait ce soir. Etant domicilié à Ottawa, force m'est de dire que je ne partage pas l'optimisme de l'honorable député (M. Fripp) au sujet de la conduite des autorités municipales. Je reproche à celle-ci leur négligence criminelle depuis cinq à six ans. Elles sont responsables des épidémies qui ont sévi dans cette ville et qui ont causé la mort d'un grand nombre d'enfants. Il est admis que les contribuables d'Ottawa supportent aujourd'hui un double impôt. Je me demande si nous ne devrions pas demander aux tribunaux de décider si un homme pauvre, comme votre humble serviteur, doit être également tenu de payer pour de l'eau pure et de l'eau impure. Cette situation remet sous les yeux du public la question de savoir si la ville d'Ottawa doit devenir un district fédéral.

M. MACLEAN (Halifax) Ou s'il ne faut pas transporter la capitale ailleurs.

M. LEMIEUX: Etant propriétaire ici, je ne voudrais pas dire cela; mais, en vérité, le gouvernement municipal n'a pas été à la hauteur de la situation depuis cinq à six ans, et le problème de l'eau pure a donné à la capitale du pays une mauvaise réputation non seulement au Canada, mais dans tout l'univers. Il n'était pas nécessaire—je le dis en toute franchise—de faire venir d'Angleterre des spécialistes de renom pour savoir que notre eau est impure. N'importe quel spécialiste canadien pouvait le dire.

Je suis bien aise d'apprendre que le gouvernement municipal se propose de tirer des lacs de la Gatineau l'eau de la ville, mais je me demande si les contribuables devraient être tenus de supporter cette énorme dépense, vu qu'ils sont soumis à un double impôt depuis cinq à six ans. Outre la taxe d'eau que perçoit la municipalité, je dois payer au moins cent dollars par année pour me procurer de l'eau pure. C'est un fardeau pour les citoyens. On ne devrait pas permettre aux autorités municipales de prélever cette taxe sur les citoyens. Il vaudrait beaucoup mieux décider une fois pour toutes si la capitale devrait former un district fédéral comme aux Etats-Unis. On sait ce que le Gouvernement fédéral fait pour embellir Ottawa. Sous l'ancien gouvernement et sous le Gouvernement actuel la commission d'embellissement de la capitale du pays a fait et fait encore de splendides travaux. Je félicite le député d'Argenteuil de son programme. Je sais qu'il est un ami de la capitale. Au nom de la ville d'Ottawa, je le prie de chercher à convaincre ses collègues du ministère qu'ils devraient prendre possession de la ville et en faire un district fédéral.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Le service d'hygiène de l'administration ayant été assigné au département que j'ai l'honneur de diriger, cela me donne raison de dire quelques mots sur le sujet que le député de Selkirk a mis sur le tapis. Je ne crois pas que personne ici soit porté à en atténuer l'importance, même si elle ne nous avait pas été péniblement et profondément démontrée par la regrettable épidémie dont il a été question et dont se sont ressentis tous ceux d'entre nous qui se sont trouvés ici depuis quatre à cinq ans. Je ne me propose pas d'en dire plus long, si ce n'est pour déclarer que

ce doit être avec un sentiment de soulagement que tout le monde apprendra qu'on fera enfin quelque chose pour faire de la ville d'Ottawa ce qu'elle doit être, et ce qu'elle n'a pas été dans ces dernières années. Le représentant de Selkirk auquel la Chambre doit être reconnaissante d'avoir soulevé cette question a parlé du prix des vies humaines qui ont été sacrifiées lors des différentes épidémies de fièvre typhoïde. Toutefois, c'est là la plus faible perte qui en résulte. Le prix beaucoup plus élevé de la vie humaine et le bien qui résulte du réveil de la conscience, non seulement civique, mais nationale, prête une très grande importance à une discussion comme celle-ci.

On a parlé des pouvoirs du Parlement à l'égard d'un bill semblable. D'après l'étude que j'ai faite du sujet, je suis entièrement persuadé que le Parlement a le pouvoir de s'occuper d'une telle question. Le paragraphe 7 de l'article 92 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, qui a trait à l'hygiène, mentionne:

L'établissement, l'entretien et l'administration des hôpitaux, asiles, institutions et hospices de charité dans la province, autres que les hôpitaux de marine.

C'est à peu près tout ce qui a trait à l'hygiène. Ce n'est que grâce à l'usage et à la nécessité que s'est propagée au Canada une sorte de légende, ou du moins une pratique, d'après laquelle les différentes institutions municipales ou provinciales se sont occupées de toutes les questions intéressant la santé publique. En ce qui concerne la juridiction, je suis d'avis que le parlement fédéral a, en matière d'hygiène, des pouvoirs beaucoup plus étendus que ne le croit le premier venu.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a puissamment fait ressortir quelques-unes des objections auxquelles donne naturellement lieu la portée de ce projet de loi. Je crois que celui qui l'a déposé sera le premier à admettre que les détails du bill pourraient être inapplicables, et que celui-ci devra subir des retouches et des modifications radicales. L'honorable député s'est moins occupé des détails que du principe en jeu, qui est légitime et d'une immense importance non seulement pour la Chambre, mais pour le pays; et si le présent bill, ou un autre, applique ce principe, l'honorable député aura rendu un grand service au pays en appelant sur ce sujet l'attention de la Chambre. Comme l'a laissé entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries, une excellente manière de procéder en toute cette affaire, ce serait de renvoyer le bill à un comité qui pourrait assigner des témoins et recevoir des dépositions, de sorte que la Chambre, avant de prendre une décision, aura des renseignements qui nous garantiront que les mesures qu'elle prendra seront absolument sages.

M. CARROLL (Cap-Breton-sud): Je suis bien aise que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait proposé de renvoyer ce bill à un comité spécial de la Chambre. Etant originaire de la Nouvelle-Ecosse, je m'opposerais au premier article du bill tel qu'il est rédigé, et je suggèrerais au comité nommé pour s'occuper de cette question d'examiner avec soin le premier article. Les eaux navigables dont il est question dans le bill doivent comprendre les mers, les baies, les cours d'eau et toutes les eaux fréquentées par des navires. Plusieurs villes de la Nouvelle-Ecosse sont des ports de mer, et leurs égouts se réversent dans la mer, ou dans le port d'où ils se rendent à l'océan. Je ne crois pas qu'on soutienne sérieusement que la santé de la population est gravement compromise par les égouts qui se déversent dans les ports, où le flux et le reflux se font sentir, ou dans la mer, comme dans le cas de plusieurs villes de la Nouvelle-Ecosse. A Glace-Bay, les égouts débouchent dans la mer dans la ville de Sydney, ils se déversent dans le port, et dans les villes de North-Sydney et de Sydney-Mine, ils coulent dans l'océan. C'est une raison pour laquelle je suis bien aise que le bill soit envoyé à un comité spécial, et j'espère que celui-ci tiendra compte de ces endroits et les soustraira à l'application d'un bill semblable. J'appellerai l'attention de la députation sur ces mots de l'article 1: 'toutes autres eaux qui se jettent dans un cours d'eau navigable". Il existe dans mon esprit un doute grave sur la question de savoir si le Parlement est autorisé à laisser ces mots dans le projet de loi. Nous pouvons, cela va sans dire, rendre des lois concernant les eaux navigables, mais je crois qu'on peut soulever une forte objection contre cette partie du bill, même si le Parlement est autorisé à adopter une loi générale concernant le bien-être da la population canadienne.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Je désire féliciter le député de Selkirk qui a saisi la Chambre de cette question, et les membres de la députation qui ont l'occasion de traiter ce sujet important. Je ne crois pas que la ville d'Ottawa mérite les reproches que certains députés lui ont adressés ce soir. Si l'état dans lequel l'eau se trouve actuellement et depuis quelque temps ne fait pas honneur à la ville d'Ottawa, le Parlement devrait être le dernier à parler de la pollution des eaux ou à blâmer les citoyens parce qu'ils ne se sont pas occupés de cette question. Les membres de la Chambre doivent savoir que la fièvre typhoïde est une maladie qu'on peut éviter, une maladie qui peut se transmettre par l'eau, et que les égouts qui se déversent dans les rivières doivent contaminer celles-ci. Etant au courant de ces faits et n'ayant jamais entrepris de mettre fin

à la pollution des cours d'eau, je déclare que nous devrions être les derniers à faire des reproches, et que, s'il y a quelqu'un au Canada qui devrait être obligé de boire de l'eau impure, ce sont les membres de cette Chambre.

Quel a été le raisonnement du représentant de Rouville? Il a dit que le gouvernement municipal d'Ottawa est coupable d'une négligence criminelle parce que, n'ayant pas fourni de l'eau pure aux habitants de la ville, plusieurs de ceux-ci sont morts d'une maladie qui aurait pu être évitée. Par conséquent, si la municipalité d'Ottawa est coupable de négligence criminelle parce qu'elle n'a pas fourni de l'eau pure aux citoyens, les membres du Parlement sont également coupables de négligence criminelle, parce qu'ils n'ont rien fait pour purifier les cours d'eau dans les différentes parties du pays.

M. MACLEAN (Halifax): La municipalité d'Ottawa n'est-elle pas tenue de procurer de l'eau pure aux citoyens qui paient pour en obtenir?

M. EDWARDS: Je ne disculpe pas la municipalité d'Ottawa; je ne dis pas qu'elle a fait ce qu'elle devait faire—au contraire, je déclare qu'elle n'a pas fait ce qu'elle devait faire. Mais je soutiens que, si la municipalité d'Ottawa est blâmable à cet égard, les membres du Parlement sont également blâmables, parce que, connaissant bien ce que signifie la pollution des cours d'eau, ils les ont laissé polluer sans rien faire pour mettre fin à la pollution, et qu'ils ont discuté pendant des semaines des questions qui ne sont pas si importantes, tant s'en faut, que la purification des cours d'eau.

Le député de Rouville a dit qu'il était bien aise d'apprendre que la ville d'Ottawa obtiendrait son eau des lacs de la Gatineau. Le ministre de l'Agriculture a exprimé la même opinion, mais ni l'un ni l'autre n'ont parlé de ce qu'on devrait faire des égouts de la ville d'Ottawa. Ils se sont occupés tous deux de la source d'approvisionnement d'eau, mais ils n'ont pas soufflé mot de l'endroit où la ville devra déverser ses égouts. Ils ont prétendu que, puisqu'ils habitent la ville d'Ottawa et qu'ils sont obligés de boire l'eau qu'elle fournit, la ville devrait être certaine de tirer son approvisionnement d'eau d'une source pure, et que l'endroit où se déversent les égouts a moins d'importance. Le représentant de Rouville doit acquitter un double impôt. J'en suis bien aise parce que celui dont la bourse est mise à contribution est censé réfléchir, et que le paiement d'un double impôt pourra porter l'honorable député à mettre les talents et l'énergie dont il est certainement doué au service de cette cause.

On a parlé de faire d'Ottawa un district fédéral. Pourquoi? Afin que ce petit coin du pays puisse se procurer de l'eau pure; nous pourrons dépenser n'importe quelle somme d'argent afin de nous assurer que nous obtiendrons de l'eau pure, puis nous croiser les bras et laisser le reste du pays se tirer d'affaire.

Qu'on me permette de citer un exemple afin de démontrer comment la fièvre typhoïde se propage et combien il est important de s'occuper même des plus petits cours d'eau et d'en maintenir la pureté. Il y a dix à douze ans, sur les flancs boisés des Alleghanys, un individu contracta la fièvre typhoïde. Il s'était rendu dans ce district où il était tombé malade et avait été alité dans une maison située à cinquante pieds de distance d'un ruisseau qui coulait le long de la montagne et se jetait dans la rivière Susquehanna. Sur des milles de distance la rivière coulait, sans s'approcher d'une autre habitation qui aurait pu la contaminer, jusqu'à la petite ville Plymouth, dans la Pennsylvanie, ville de huit mille habitants. L'approvisionnement d'eau de cette ville avait toujours été considéré pure; il provenait depuis des années de cette rivière qui avait sa source dans les montagnes. Les déjections du patient qui était dans la maisonnette située près du ruisseau de la montagne furent jetées dans la neige pendant l'hiver. Il n'arriva rien jusqu'au printemps, mais lorsque vint le temps doux, ces déjections furent entraînées dans le ruisseau, transportées à des milles de distance jusqu'à cette petite ville de huit mille habitants. Le premier cas de fièvre typhoïde se manifesta pendant les premiers jours d'avril. Au bout d'une semaine, de nouveaux cas se produisirent au nombre de cinquante à cent par jour jusqu'à ce que le huitième de la population de cette petite ville fût malade. Il y eut 1,104 cas de maladie et cent quatorze décès. Les frais de maladie et la perte des revenus furent estimés à $97,000 environ, tandis que la perte résultant du décès des salariés fut estimée à près d'un demi-million de dollars. Ce récit abrégé sert à démontrer beaucoup de choses se rapportant au raisonnement du député de Selkirk. On constata d'une manière qui ne souffrait aucun doute que l'infection avait été causée par le malade de la maisonnette située sur le flanc de la montagne. Cela démontre clairement comment cette maladie se propage, et je déclare que la Chambre n'a jamais été saisie d'un projet de loi qui s'impose plus que celui qui nous est soumis à l'attention de toute la députation.

Quelques-unes des objections soulevées par le ministre de la Marine n'ont pas grand poids, à mes yeux. Il va sans dire que dans les cas qu'il a mentionnés au sujet des provinces maritimes, lorsque les égouts se déversent dans la mer, le danger de propager la fièvre typhoïde est relative-

ment léger. L'autre difficulté qu'il a signalée peut être aplanie, je crois. Son projet de renvoyer le bill à un comité est excellent. Ce comité devra assigner de tous les coins du Canada et des Etats-Unis des spécialistes qui augmenteront notre bagage de connaissances et nous permettront d'arriver à une bonne solution. Les villes et les cités devront supporter les frais du traitement de leur égouts. C'est une question de justice. Une ville qui tire son approvisionnement d'eau d'une source pure a-t-elle le droit de déverser ses égouts dans ce cours d'eau et de polluler l'eau dont on se sert en aval? Nulle personne jouissant de son bon sens ne le soutiendra. Les villes devraient établir des champs d'épuration, même s'il en coûte quelque chose. De quelque manière que la députation envisage cette question, et je crois qu'elle la tient pour grave, car nous aurions fait quelque chose, et j'ose dire qu'il surgira au Canada une génération qui, se rapportant aux annales de cette législature et les législatures antérieures qui n'ont rien fait, aura une piètre opinion de nous. Cette question est d'une extrême importance et je donnerai mon cordial appui au projet de loi.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton) : Monsieur l'Orateur, la discussion qui a eu lieu jusqu'a présent prouve qu'on s'intéresse à ce projet de loi et qu'on se rend compte de son importance. Toutefois, je ne crois pas que ce qui s'est dit jusqu'ici démontre qu'on a saisi toute la grandeur du problème ni l'importance de la tâche de ceux qui ont à le résoudre. Si la Chambre pouvait par un texte de loi faire disparaître le mal auquel le bill se rapporte, elle s'est rendue coupable d'une négligence criminelle parce qu'elle n'a pas adopté ce texte de loi depuis longtemps. Mais je suis d'avis que tout le monde comprendra qu'il n'est pas possible de supprimer ce fléau uniquement au moyen d'une loi rendue par le parlement. Il y a des questions de juridiction et de responsabilité, et il y a surtout des questions de dépenses, dépenses énormes, à résoudre afin de trancher le problème, et il s'agit de plus de savoir quel est le meilleur moyen d'obtenir ce résultat. La conduite de l'honorable député qui a appelé l'attention de la Chambre sur cette question au moyen d'un bill est absolument digne d'éloges. Je crois que la proposition du ministre de la Marine et des Pêcheries de renvoyer le bill à un comité est probablement ce qu'il y a de mieux à faire ensuite. Qu'il me soit permis de laisser entendre qu'il faudra le concours du gouvernement et du parlement, des législatures et des autorités des différentes provinces et des associations municipales qui sont directement intéressés. Pour réaliser l'objet du bill, il faudra le concours de tous ces groupes. Il devrait y avoir une entente au sujet des meilleurs moyens de surmonter la difficulté. Il devrait y avoir des arrangements touchant l'emploi des deniers, et les autorités voulues. Je ne crois pas qu'on puisse se mettre à l'œuvre trop tôt et le comité qui sera nommé fera bien d'apporter le plus grand soin à l'étude de ce problème. Le gouvernement lui-même devrait s'occuper de la question en vue d'obtenir la coopération des législatures provinciales et des municipalités, afin d'arriver au résultat recherché.

Pendant la discussion, il m'est venu à l'idée que, puisque l'Etat peut et veut se charger d'une partie des fardeaux des différentes provinces à l'égard de l'aide à accorder à l'agriculture ou à l'établissement des grandes routes, cette question étant beaucoup plus importante et plus urgente que l'établissement des grandes routes ou l'aide à accorder à l'agriculture; je consentirais à ce que le Gouvernement retirât les projets qui font partie de son programme et qui ont trait aux bonnes routes et à l'agriculture et à ce qu'il employât les fonds destinés à ces objets à la solution du grand et urgent problème de la pollution des cours d'eau, en vue de protéger la santé publique. Si nous avons des fonds pour aider à l'agriculture et à l'amélioration des grandes routes, nous en avons certainement plus pour la tâche plus urgente de veiller à la santé publique. Je voudrais que le Gouvernement fasse plus que de nommer un comité, et qu'il expose un programme qui tendrait à résoudre d'une manière satisfaisante cette question très urgente et très importante. C'est une question au sujet de laquelle le Gouvernement et le Parlement pourraient fort bien prendre l'initiative et assumer une grande partie du fardeau.

M. MORPHY: Bien que je n'aie pas le désir d'abuser des instants de la Chambre, je voudrais faire une ou deux remarques qui sont provoquées en grande partie par les obsrevations des députés d'Edmonton et de Frontenac. En prêtant l'oreille à ces intéressants débats, surtout aux paroles qui sont tombées de la bouche du député d'Edmonton, cette question m'a semblé prendre une portée plus étendue. Si j'interprète bien le droit coutumier au sujet des propriétaires riverains, ceux-ci ont incontestablement le droit d'exiger qu'on ne diminue pas la qualité ni la quantité de l'eau qui coule devant leur propriété. Les cours de justice d'Angleterre sont encombrées de procès dans lesquels il est défendu aux compagnies, corps publics, asiles et gouvernements municipaux de déverser leurs égouts dans les rivières, et on peut en dire autant des tribunaux du Canada. On a posé comme principe fondamental qu'aucune personne, compagnie ou institution, ne peut légalement jeter dans un cours d'eau d'une possession britannique des matières délé-

tères qui le contamineraient d'une manière appréciable. Les cours de justice d'Ontario ont instruit une foule de causes dans lesquelles les municipalités qui agissaient ainsi en ont été empêchées par une injonction.

A titre de Canadien fier du vaste territoire, des grandes rivières et des champs fertiles de mon pays, j'ai souvent compris que c'était un abus criant de laisser contaminer par des matières délétères les cours d'eau qui sont le patrimoine de la nation canadienne. Dans cette ville, je me rappelle une cause qui a été portée devant la cour Suprême, l'affaire Rattey et Booth affaire bien connue des membres de la profession légale et qui se rapportait au dépôt de sciure de bois dans la rivière. Quelqu'un a intenté une action contre ceux qui y jetaient de la sciure de bois, et ceux-ci en ont été empêchés et ont été condamnés à des dommages intérêts. Si mes souvenirs sont fidèles, lorsqu'il s'est agi de dire qui devait payer les dommages-intérêts, le tribunal a dit: Réglez cette question entre vous, vous êtes tous coupables. S'il y a, le long de la rivière Ottawa ou d'un cours d'eau, une ville organisée en municipalité qui déverse ses égouts dans cette rivière ou ce cours d'eau et les contaminent d'une manière appréciable, les habitants de cette ville ne sont pas responsables, si je comprends bien, mais la municipalité qui établit les égouts est responsable, et je n'ai aucun doute que la ville d'Ottawa, ou toute autre ville, le serait.

Quant à la meilleure manière de résoudre le problème il me semble que, pour obtenir les meilleurs résultats, il devrait y avoir coopération entre les municipalités et l'Etat. De cette manière, la valeur éducationnelle serait grande. On pourrait agir de concert, ce qui exigerait l'adoption des lois fédérales, en même temps que l'adoption de lois par toutes les provinces renfermant dans leurs limites de grands centres commerciaux qui ont trouvé très difficile d'épurer les égoûts convenablement à cause de la situation créée par le mouvement industriel. Je suis d'accord avec le représentant d'Edmonton pour dire que le champ de l'enquête devrait être agrandi de cette manière, et aussi parce que les provinces n'ont pas les mêmes pouvoirs que le parlement fédéral et qu'il pourrait surgir des circonstances, relativement aux cours d'eau qui se jettent dans des eaux navigables d'une province à l'autre, qui nécessiteraient l'adoption de lois par les provinces, indépendemment des lois fédérales qui ont trait aux cours d'eau navigables. Comme les autres députés qui ont pris la parole, je crois que la Chambre doit des remerciements au représentant de Selkirk, qui a soulevé cette question, et j'espère que le comité, lorsqu'il sera nommé, l'examinera à fond. Nous devrions renseigner l'opinion publique, non seulement à Ottawa, mais dans tout le Canada, afin que la population comprenne que c'est un crime grave que de polluer les eaux dont le public se sert chaque jour.

M. MORPHY.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

M. HAZEN propose:

Que le bill n° 2, concernant la pollution des eaux navigables soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Baker, Béland, Bradbury, Burrell, Crocket, Hazen, Kyte, Lespérance, McCoig, McCraney, McCurdy, Mulloy, Murphy, Northrup, Sévigny, Warnock, Wilson (Wentworth) et Boyer, avec instruction d'examiner et de délibérer ledit bill et tout ce qui le concerne et d'en faire rapport à la Chambre avec toute la célérité voulue. La Chambre ordone de plus que ledit comité soit autorisé à envoyer quérir les personnes, papiers et dossiers et à interroger les témoins sous serment ou affirmation.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE.

Sur la proposition de M. Hazen, l'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill (n° 116), déposé par M. Kyte, concernant la pollution des eaux navigables.

M. KYTE propose la deuxième lecture de ce bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

M. HAZEN propose:

Que le bill n° 116, concernant la pollution des eaux navigables, déposé par M. Kyte soit envoyé au même comité spécial que le bill n° 2 pour y être examiné et traité de la même manière.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à minuit et dix-neuf minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 28 avril 1913.

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

1re LECTURE

Du bill (n° 183), déposé par M. Fripp, concernant la ville d'Ottawa.

RESERVE INDIENNE DE CAPILANO.

M. OLIVER: J'avertis le surintendant général des Affaires indiennes que, d'après ce que disent les journaux de Vancouver, le procureur général Bowser est à prendre relativement à la réserve indienne de Capilano, à Vancouver-nord, les mêmes mesu-

res, ou à peu près, que celles qu'il a déjà prises avec succès à l'égard de la réserve indienne de Kitsilano, dans la ville de Vancouver.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

PHARE DE LITTLE-CURRENT.

M. GRAHAM demande:

1. D. Beyter est-il employé pour le Gouvernement comme gardien du phare à Little-Current?
2. Dans la négative, quand a-t-il cessé d'être ainsi employé?
3. A-t-il été destitué ou a-t-il démissionné?
4. S'il a été destitué, pour quelles raisons?
5. Qui l'a remplacé, et quel est l'âge du nouveau gardien?

M. HAZEN:

1. Non.
2. Le 19 avril 1913.
3. Destitué.
4. Ingérence dans les questions politiques.
5. a) M. Islam Allan; b) aucun renseignement sur son âge ne peut être obtenu pour le moment, mais le renseignement sera obtenu et fourni ultérieurement.

EMBRANCHEMENT TOBIN DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

*M. GAUVREAU demande:

1. Depuis octobre 1911, jusqu'en mai 1912, combien de journaliers ou hommes d'équipe ont été employés pour travailler sur l'embranchement "Tobin" de l'Intercolonial à la rivière des Trois-Pistoles?
2. Combien étaient employés, chaque année avant 1911 par le chef des cantonniers, M. Desjardins, ou le département de l'entretien du chemin?
3. Est-il à la connaissance du département qu'un homme a été renvoyé de l'ouvrage sur cette branche en novembre 1912, mais qu'après une entrevue avec les chefs bleus des Trois-Pistoles, cet homme réussit à forcer la main du chef de section et à reprendre son ouvrage?

M. COCHRANE:

1. Douze.
2. Le nombre d'hommes employés avant 1911 est indiqué ci-contre: 1908, seize; 1909, onze; 1910, cinq.
3. Non.

SERVICE DU COURRIER A PICTOU ET WHITE-RIVER.

M. MACDONALD demande:

1. Qui transporte maintenant le courrier sur le parcours de Pictou à West-River, comté de Pictou?
2. Combien reçoit-il pour ce service?

M. PELLETIER: John Meagher, aux termes d'une convention provisoire couvrant le mois d'avril, en attendant l'établissement d'itinéraires pour le factage rural entre Salt-Springs et West-River. Une fois ces arrangements conclus, les détails pourront en être fournis sans inconvénient pour l'intérêt public.

FORGES POLSON.

M. CARROLL demande:

1. Quelles entreprises ont été accordées par le Gouvernement à la compagnie dite Polson Iron Works, de Toronto, au cours des deux dernières années?
2. Quels salaires ou séries de prix ont été payés pour ces travaux qui ont été ou qui doivent être exécutés par cette compagnie?

M. CODERRE:

1. Département du Service naval.—Réparations au navire de l'Etat la "Canadienne", en juin 1912; montant $3,855.

Département des Travaux publics—Remorqueur en acier de 80 pieds à hélice simple, et matériel pour une drague à godets de trois verges et demie.

Département des Chemins de fer et Canaux—Traité signé par la compagnie des forges Polson, le 19 août 1912, relativement à un remorqueur en acier destiné au canal du Sault-Sainte-Marie.

2. Département du Service naval—Aucun renseignement ne peut être obtenu au département.

Département des Travaux publics—Aucun renseignement; les marchés ne comportaient pas de série de prix.

Département des Chemins de fer et Canaux—Par journée de dix heures: ouvriers fabricants de chaudières, $2.75; aides des précédents, $1.75; ouvriers fabricants de rivets, $2.75; forgerons, $3; aides des forgerons, $2; ouvriers ajusteurs, $3.75; ouvriers mécaniciens, $3; charpentiers, $3; journaliers, $2.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de construire un bassin de radoub à Esquimalt (C.-A.)?
2. S'il en est ainsi, une somme pour cette fin sera-t-elle inscrite parmi les crédits à voter cette année?

M. ROGERS: La question est à l'étude.

ECLUSES DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il déterminé quels terrains seraient expropriés en vue de l'éclusage de la rivière Saint-Charles à Québec?
2. Dans l'affirmative, quel est le coût approximatif de l'expropriation?
3. Quels sont les propriétaires desdits terrains?
4. Quelle est l'étendue des terrains expropriés?
5. Quand les travaux doivent-ils commencer?

M. ROGERS:

1. Oui. 2. Aucune estimation n'a été faite.

3. Ils ne sont pas connus du département des Travaux publics.

4. Superficie requise: 2,619,565 pieds carrés.

5. Le 17 mars 1913, le contrat a été signé. Les travaux ont été commencés aussitôt après.

RESERVE INDIENNE DE COTE.

M. BRADBURY demande:

1. Quand la bande des sauvages de Côté, dans la Saskatchewan, a-t-elle consenti à la vente d'une partie de sa réserve?

2. Cette cession comprenait combien d'acres?

3. A l'époque de cette cession, quelles ont été les conditions convenues quant à la manière dont les terres seraient vendues?

4. Quel est le nom du fonctionnaire qui a obtenu cette cession?

5. Combien d'acres ont été vendus à l'enchère publique?

6. Quel a été le plus haut prix obtenu à cette enchère pour les terres offertes en vente, et par qui?

8. Est-il resté des terres non vendues à l'encan et qui ont été vendues ensuite de gré à gré? S'il en est ainsi, combien d'acres, à qui, quand et à quel prix vendues en chaque cas, sur l'ordre de qui? Les terres ont-elles été évaluées de nouveau?

9. Qui a fait instance auprès du département pour faire vendre ces terres à vente privée?

10. Quelque fonctionnaire du département a-t-il protesté contre la vente de ces terres autrement qu'à l'enchère publique? S'il en est ainsi, qui et quand?

M. CROTHERS:

1. Le 14 décembre 1905 et le 20 juin 1907.

2. Trente-deux sections dans le traité de rétrocession de 1905 et 10,740 acres dans le traité de rétrocession de 1907.

3. Conditions du traité de rétrocession de 1905: (1) Nous sommes disposés à échanger avec le département certaines étendues de notre réserve contre cette partie du pays située à l'Ouest et contiguë à notre réserve décrite comme étant située aux confluents des rivières Assiniboine et White-Sand, formant approximativement environ 6,000 acres, plus ou moins; (2) cette partie de notre réserve qui pourra se trouver en excédent de la superficie échangée, nous désirons qu'elle soit vendue par le département au prix minimum de dix dollars de l'acre; (3) que notre intérêt dans ces terres, soit le dixième du montant total calculé sur la base ci-dessus, nous soit payé comme il suit: a) 5 p. 100, soit la moitié de cet intérêt comme il est indiqué ci-dessus, nous soit payé dans les deux jours à partir de la date de cette rétrocession; b) que le reste, soit 5 p. 100, comme il est indiqué ci-dessus, nous soit versé dans les trente jours après la date de la vente desdites terres.

M. LEMIEUX.

4. Que le versement de 10 p. 100, comme il est indiqué ci-dessus dans le premier et le second cas, nous soit attribué proportionnellement au chiffre de la population, chaque individu compris dans la bande, participant également avec les autres dans ces versements.

5. Que les versements *per capita* décrits ci-dessus, à la fois en ce qui regarde nos droits sur les terres ci-dessus décrites, et les sommes dues pour intérêt à cet égard, soient faits à tous les membres de la bande sans exception qui sont domiciliés sur notre réserve, ou dans aucune des écoles qui relèvent de nous, sauf dans le cas des orphelins proprement dits, au sujet desquels on désire que le département continue comme auparavant à remplir le rôle de tuteur.

6. Dans le cas où quelques-uns des nôtres aurait exécuté des travaux sur quelques-uns des terrains ici rétrocédés ou en auraient la jouissance, nous croyons agir sagement en laissant la détermination des conditions d'aliénation de ces terrains à la discrétion du département.

7. Que l'intérêt accru sur les neuf dixièmes restant du produit des ventes soit réparti entre les Indiens lors du paiement annuel des sommes prévues par les traités, à tant par tête et en argent, déduction faite de l'usuelle proportion des frais d'administration.

Conditions de rétrocession en 1907:

1. Qu'il soit payé par tête au moment de la rétrocession la somme de quatre-vingt-sept dollars, soit le cinquième, plus ou moins, du prix d'achat, évalué à raison de dix dollars l'acre.

2. Le possesseur d'une terre améliorée devant recevoir compensation égale à cinq dollars par acre de superficie évaluée et dont le paiement se fera dans les quatre mois à compter du jour de la rétrocession.

3. Le possesseur de bâtiments devant recevoir dans les quatre mois du jour de la rétrocession l'indemnité que déteminera un agent du ministère; tout Indien aura néanmoins le droit d'enlever, s'il le désire, ses bâtiments.

4. L'intérêt dû à des enfants indiens âgés de douze à dix-huit ans sera placé à leur bénéfice.

5. Que la terre sera convenablement annoncée et vendue au temps voulu aux enchères en parcelles d'un quart de section au moins.

4. La rétrocession de 1905 a eu lieu par les soins de l'honorable David Laird et du révérend John McDougall; celle de 1907, par les soins de M. l'inspecteur des agences indiennes W. M. Graham, de Balcarres (Sask.).

5. Il a été ainsi vendu aux enchères 12,239 acres et 38-100; 2,048 acres et demi, le 19 décembre 1906; 8,759 acres et 88-100; le 24 juin 1908; 1,431 acres le 7 juin 1911; en tout, 12,239 acres et 38-100.

6. Le plus haut prix, quarante-cinq dollars; prix moyen, $10.67.

7. Une mise à prix avait été fixée pour chaque quart de section par M. J. Lestock Reid, qui avait fait l'arpentage et l'évaluation des terres, laquelle mise à prix variait de cinq à quinze dollars par acre.

8. Oui.

Acquéreur.	Date de vente.	Terre.	Acres.	Prix.
W. Simpson, fils	19 mai 1909	Le ¼ S.-E. 2-30-32	160	$2,880 00
J. I. Wallace, Dr	19 " 1909	Le ¼ N.-O. Fr. 24 et Le ¼ N.-E. Fr. 23 T. 29, R. 32	156	780 00
D. A. McWhinney	17 sept. 1909	Le ¼ N.-E. 24-29-32 et Le ¼ N.-O. 20-29-31 Le ¼ S.-E. 26-29-32	450	2,963 00
J. G. Hallson	12 mars 1910	Parties du ¼ 23 et N.-E. 22 E. et N., riv. Assiniboine	68	340 00
Philippe Pinault	19 " 1910	Le ¼ S.-O. 28-29-31	159	1,113 00
Frank D. Craig	23 oct. 1909	Le ¼ N.-E. 26-29-32	157	1,256 09
A. T. Kinnear	27 mai 1910	Le N.-W. 28 et Le N.-E. ¼ 28, T. 29, R. 31	186	930 00
E. C. Lawrence	13 juin 1910	Le ¼ N.-O. 7-30-32	160	800 00
H. Harvey	4 août 1910	Le ¼ S.-O. 25-29-32	153	918 00
A. T. Kinnear	4 " 1910	Le ¼ S.-E. 29-29-31	160	960 00
W. McWhinney	11 sept. 1910	La ½ N. Fr. et Le ¼ S.-E. Fr. T. 29, R. 31	240	1,200 00
J. R. Dickson	10 oct. 1910	Le ¼ N.-O. 31-29-31	160	960 00
Jno. Dickson	2 nov. 1910	Le ¼ N.-O. 32-29-31	160	800 00
Jesse Dickson	2 " 1910	Le ¼ S.-E. 32-29-31	160	640 00
Mme P. Pinault	17 mars 1911	Le ¼ S.-E. Fr. 28 T. 29 R. 31	14	98 00

Par autorisation ministérielle, la terre n'a pas été évaluée de nouveau.

9. M. le docteur E. L. Cash.

10. Non.

MAURICE ARCAND.

*M. BUREAU demande:

1. Maurice Arcand a-t-il été employé par le département des Travaux publics lors de la construction du quai destiné à recevoir le charbon à Trois-Rivières (P.Q.)?

2. S'il en est ainsi, quelle est ou a été la nature de son emploi, et quel est ou a été son salaire?

2. Le département se propose-t-il de ne plus garder Maurice Arcand à son emploi? Dans l'affirmation, en a-t-il été averti?

4. Si son emploi doit cesser, sera-t-il remplacé par un nommé Edmond Michelin, de Trois-Rivières?

5. En cette éventualité, quel est l'âge de Michelin, et quelle a été son occupation précédemment?

M. ROGERS:

1. Oui, l'été dernier.

2. (a) Inspecteur; (b) $100 par mois.

3. M. Arcand et d'autres ont été remerciés à la fin de la saison, les travaux étant interrompus.

4. M. Edmond Michelin est nommé inspecteur des travaux de la présente année.

5. (a) 76 ans; (b) a été pendant vingt ans vérificateur de marchandises sur le quai de la compagnie de navigation Ontario et Richelieu.

REGLES GOUVERNANT LE SERVICE DE L'INTERCOLONIAL.

*M. GAUVREAU demande:

1. Pourquoi J .A. Michaud, mécanicien employé sur l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, a-t-il été suspendu pour sept mois, après qu'il l'eut été déjà une fois, puis repris, le tout pour la même faute, à savoir l'accident survenu à Carrier?

2. A-t-il été trouvé coupable? Si oui, par qui?

3. Combien de témoins ont déclaré sous serment que le sémaphore était abaissé, et combien ont déclaré que les ailes du sémaphore étaient levées, l'ayant vu par eux-mêmes?

4. Un convoi régulier, à temps fixe, est-il tenu de suivre le temps fixé, et la voie est-elle censée être libre pour sa course? S'il en est ainsi, combien de temps avant le passage du convoi la voie doit-elle être libre?

5. Pourquoi a-t-on blâmé ce mécanicien d'aller trop vite, alors que son convoi n'allait pas assez vite pour atteindre les différentes étapes au temps marqué?

6. A l'instance de qui cet employé a-t-il été puni la première et seconde fois?

7. Quand la voie principale est obstruée, le convoi qui a droit de voie ou tout autre convoi qui part d'une tête de ligne ou de toute

autre staion doit-il en être averti? S'il en est ainsi, pourquoi ce mécanicien ne l'a-t-il pas été?

8. Le ministre est-il disposé à examiner les documents se rapportant à cet accident survenu à Carrier le 8 janvier 1913, afin de s'assurer par lui-même si l'enquête a été tenue conformément aux règles ordinaires et si la punition est en rapport avec les conclusions de l'enquête, afin, si possible, qu'un malheureux chef de famille, ne soit pas condamner à demeurer sept mois sans ouvrage?

M. COCHRANE:

1. La première suspension a duré le temps de décider son affaire; la suspension de sept mois est la punition qui lui a été infligée, et elle a compris le temps de sa première suspension.

Il a été puni pour s'être approché d'un sémaphore à une vitesse qui ne lui a pas permis de s'arrêter en apercevant le signal du danger et aussi pour avoir accepté à Chaudière-Jonction un ordre irrégulier de dégagement.

2. Oui, par M. le surintendant McDonald, qui a tenu l'enquête, et par le surintendant général, qui en a confirmé les conclusions.

3. Trois ont juré qu'il était abaissé, et huit qu'il était levé.

4. Un train régulier est censé faire le trajet dans le temps déterminé, en tenant compte de l'état de l'atmosphère et autres circonstances, et le mécanicien ou autres qui ont la direction du train sont censés observer toutes les règles faites pour assurer la sécurité des voyageurs.

La voie ne peut toujours être tenue libre, et le règlement exige du mécanicien et de tous les autres à qui est confiée la direction d'un convoi d'être prudents et de veiller aux signaux, à cause des obstacles qui peuvent se rencontrer. D'ordinaire, un intervalle de dix à vingt minutes sépare les trains qui se suivent, sauf quand ils s'arrêtent à une gare. La règle 17 de l'horaire dit: "Un train spécial ou un train de service doivent laisser la voie libre pendant au moins dix minutes à tout train régulier.

5. Le mécanicien doit et est censé régler l'allure de son train sur les circonstances de lieux ou autres, et il a été prouvé que J. A. Michaud allait à une trop grande vitesse en approchant de Carrier-Jonction, ce qui fait qu'il n'a pu s'arrêter à temps, mais a dépassé le sémaphore, dont les ailes étaient levées.

6. J. A. Michaud n'a subi qu'une peine, n'ayant d'abord été suspendu qu'en attendant une décision dans son cas, et la durée de cette première suspension ayant fait partie de celle de sept mois. La peine a été prononcée par le surintendant général, conformément aux résultats de l'enquête.

7. Chaque fois que la chose est possible, les trains sont avertis d'un obstacle sur la voie, mais l'absence d'un avis ne relève pas le conducteur d'un train de l'obligation d'être aux aguets et de se conformer aux règlements. En dépassant le sémaphore dont les ailes étaient levées, J. A. Michaud a contrevenu aux règles. L'ordre de dégagement reçu à Chaudière-Jonction lui annonçait que le train contre lequel il a frappé n'avait pas atteint Carrier-Jonction, et il aurait dû surveiller très attentivement la voie.

8. L'enquête a été conduite selon les règles ordinaires, et la peine infligée n'excède pas ce que la preuve et les circonstances requéraient au rapport des fonctionnaires chargés du service des trains.

ARTHUR-DAVID ROSENFELDT.

M. MOLLOY:

1. Arthur David Rosenfeldt, de Winnipeg, est-il à l'emploi du Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, quel est son salaire, quand a-t-il été nommé, et quelles sont ses fonctions?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. $75 par mois; nommé le 18 août 1912; commis au ministère de l'Intérieur.

GREVE DANS LE COMTE DE HANTS.

M. CHISHOLM (Inverness):

1. L'attention de l'honorable ministre du Travail a-t-elle été attirée sur la dépêche suivante parue dans l'édition du soir du "Citizen" du 23 courant:

"Une grève dans le comté de Hants.

"Halifax, 22 avril.—Une dépêche reçue ici ce matin annonce que les ouvriers carriers à Avondale, Sweet's-Corner et Wentworth, comté de Hants, se sont mis en grève pour une augmentation de salaire d'environ dix pour cent, 300 ou 400 sont atteints par cette grève, y compris des ingénieurs-mécaniciens, forgerons, carriers et journaliers".

2. Le département du Travail a-t-il des renseignements à ce sujet?

3. Quelles mesures le département se propose-t-il de prendre pour permettre à ces ouvriers d'obtenir leur demande d'augmentation de salaire?

4. Le département est-il renseigné sur les salaires payés aux ouvriers ci-dessus mentionnés?

5. Le département sait-il si les hommes que l'on dit être en grève sont membres d'une union ouvrière? Dans l'affirmative, à quelle union appartiennent-ils?

M. CROTHERS:

1. Oui.

2. Oui.

3. Le département prend les moyens ordinaires pour s'assurer de la situation précise. Dans les mesures qu'il prendra, il se guidera sur les renseignements reçus.

4. Le département est éclairé au sujet des salaires payés aux diverses catégories de main-d'œuvre dans la région.

5. Oui. L'union internationale des carriers de l'Amérique du Nord.

AGENCE DE LA MARINE DE QUEBEC.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de transférer l'agence et les édifices de la marine de Québec à Lévis?

2. Dans l'affirmative, a-t-il acheté un terrain à Lévis, et dans ce cas, de qui?

M. HAZEN:

1. La question du transfert de l'agence et des bâtiments de la marine de Québec à Lévis n'a pas été mise à l'étude.

2. Répondu sous le n° 1.

SERVICE DU TRANSPORT DES DEPECHES DE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Le département des Postes a-t-il averti Sylvestre Bernard, de Bonaventure (Québec), que son contrat pour le transport des dépêches entre le bureau de poste de Bonaventure et la station du chemin de fer serait annulé après trois mois d'avis?

2. Quels étaient les prix et conditions stipulés au contrat, et depuis combien de temps durait-il?

3. L'entreprise avait-elle été adjugée après demande de soumissions, et ledit Bernard était-il le plus bas soumissionnaire?

4. Des soumissions ont-elles été demandées pour le nouveau service, et a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire?

5. Quel est le prix fixé au nouveau contrat, quel est le nom de l'adjudicataire et quels sont les noms de ses cautions?

6. Si des soumissions n'ont pas été demandées, qui a recommandé le nouvel entrepreneur?

7. Des plaintes ont-elles été portées contre Bernard? Dans l'affirmative, quelle en était la nature? Y a-t-il eu enquête, si une enquête a eu lieu, et quels témoins ont été entendus?

8. Qui a fait l'enquête, si une enquête a eu lieu, et quels furent les témoins entendus?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. a) $250 par année, pour douze voyages par semaine; b) du 1er juillet 1910.

3. Bernard est le seul qui ait fait une offre.

4, 5 et 6. Des soumissions ont été demandées, mais elles ne seront ouvertes que le 30 mai 1913.

7 et 8. Sur information de source autorisée transmise au ministre des Postes et portant que l'entrepreneur de ce service avait violé les stipulations de son contrat en transportant des boissons alcooliques avec les objets de correspondance et causé des retards dans le service, en vaquant à ses propres affaires, il fut décidé de mettre à exécution la condition du contrat autorisant la résiliation du contrat à trois mois d'avis. Il n'a pas été jugé nécessaire de faire enquête.

L'ARSENAL DE QUEBEC.

*M. LEMIEUX demande:

1. Est-il vrai, ainsi que les journaux l'ont dit, qu'une grande quantité de cartouches pour armes de main manufacturées à l'arsenal de Québec, ont été trouvées défectueuses récemment?

2. A-t-on fait une enquête?

M. HUGHES:

1. Toute la question des munitions de l'arsenal de Québec est en ce moment l'objet d'une enquête.

2. Répondu sous le n° 1.

M. LEMIEUX: Si c'est un secret, je n'insiste pas, mais ce n'est pas là une réponse à ma première question.

M. HUGHES: Tant que je n'aurai pas le résultat de l'enquête, je préfère ne pas faire de rapport.

M. LEMIEUX: C'est parfait.

RESSORTS METALLIQUES POUR SACS A DEPECHES.

*M. CARVELL demande:

1. Un lot de 3,000 ressorts métalliques de contrôle à disque a-t-il été livré au département des Postes pendant les mois de février et mars 1913?

2. Ces ressorts métalliques ont-ils été commandés à Edouard Lapointe pour servir aux anciens cadenas pour sacs à dépêches?

M. CODERRE:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

CADENAS DE SACS A DEPECHES.

*M. SINCLAIR demande:

Le ministre des Postes sait-il qu'Aimé Dion et le docteur Faucher reçoivent un droit d'auteur de 40 pour 100 sur chaque cadenas pour sacs à dépêches vendu par la Ontario Equipment Company au département des Postes?

M. CODERRE: Non.

GRAINES DE SEMENCE POUR QUEBEC.

*M. FORTIER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il prix des mesures spéciales pour empêcher l'introduction dans la province de Québec d'avoine de semence gelée?

2. Quelles sont ces mesures?

3. Quels sont les marchands de grain recommandés par le commissaire des semences à la délégation du comté de Rimouski, qui est venue demander l'aide du Gouvernement pour l'achat de bonnes graines de semence?

4. D'où et de qui ce comté a-t-il acheté la grande partie de ses graines de semence?

5. Est-ce de maisons recommandées par le commissaire des semences?

6. Quelle est la germination de ce grain de semence, en 4 jours et en 10 jours?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. Le personnel des inspecteurs des semences a été augmenté, en vue d'une meilleure inspection du grain mis en vente dans la province; et relativement à une forte quantité de semences d'avoine expédiée à la société coopérative agricole de

Rimouski, un inspecteur des semences a reçu mission de se rendre au lieu d'expédition pour examiner l'avoine mise à bord et recueillir des échantillons à titre d'essais de germination.

3 et 5. La société coopérative agricole de Rimouski avait déjà engagé des négociations avec Joseph Read et compagnie, de Summerside, (I.P.-E.), losqu'eut lieu l'entrevue avec le département. Il a été suggéré qu'au cours des négociations avec la compagnie Read, la société devrait obtenir des cotes des compagnies suivantes: Hogg et Lytle, Oakwood (Ont.); James Richardson & Sons, Kingston (Ont.); Harris McFayden, Chambers of Commerce, Winnipeg; A. E. McKenzie & Company, Brandon (Man.); Grain Growers' Grain Company, Winnipeg (Man.); Alexander Cross & Company, Glasgow (Scotland.)

4. En ce qui concerne la société coopérative, c'est de Joseph Read et compagnie, de Summerside (I.P.-E.), que ce grain a été acheté.

6. Des échantillons de neuf lots de wagons ont donné une germination moyenne de 93 p. 100 en essai du sol, le chiffre le plus élevé étant de 97 p. 100 et le plus bas, de 8 p. 100. Le calcul préliminaire en six jours a accusé une moyenne de 87, p. 100, le chiffre le plus élevé étant de 94 p. 100 et le plus bas, de 79 p. 100.

*M. BOURASSA demande:

1. Le commissaire des semences a-t-il pris cette saison les mesures nécessaires pour favoriser l'introduction dans la province de Québec de graines de semence de bonne qualité?
2. Quelles ont été ces mesures?
3. Quels sont les nouveaux inspecteurs nommés cette saison?
4. Où ont-ils acquis les connaissances et l'expérience spéciales nécessaires à l'inspection des semences?
5. Par qui ont-ils été proposés?

M. BURRELL:

1. Oui, dans la mesure où la loi de contrôle des semences l'autorise. Nous avons employé en plus grand nombre que jamais d'inspecteurs de semences qui se rendent chez les grainetiers dans toute la province et veillent à l'observation des lois régissant la vente des graines de semence.

2. M. J. A. Simard, de la Baie-Saint-Paul (Québec), représentant régional permanent du service des semences pour les comtés de langue française de Québec, et MM. J. M. Leclair, de Saint-Célestin (Québec) et C. Hamilton, d'Iroquois (Ontario) inspecteurs temporaires des semences.

3. M. Simard est gradué du collège Macdonald, de Sainte-Anne-de-Bellevue (Québec) et à la suite de son cours, il a passé plusieurs mois au département de grande culture de cette institution. Il a acquis beaucoup d'expérience en matière de concours de récoltes et dans l'œuvre des expositions de semences. En outre, il a passé deux mois au laboratoire des semences, à Ottawa, s'occupant de la classification des graines de semence, avant de commencer ses inspections.

M. Leclair a étudié au collège agricole d'Ontario, à Guelph et au collège agricole Macdonald. Il parle le français et l'anglais et il a acquis de l'expérience à titre de juge des concours de récoltes. Avant de se mettre à sa besogne d'inspection, il s'est formé sous la direction du représentant régional permanent du service des semences.

M. Hamilton a étudié au collège d'agriculture de l'Ontario et a eu toute facilité de se familiariser avec les besoins de l'agriculture et du commerce des semences au moyen de l'œuvre des comices agricoles. Il a reçu un instruction toute spéciale au laboratoire des semences d'Ottawa, avant de commencer son œuvre d'inspecteur des semences.

4. Le commissaire des semences.

LA COMMISSION DE CONSERVATION—LE COMITE DE L'AGRICULTURE.

*M. DELISLE demande:

1. Le comité de l'agriculture de la commission de conservation a-t-elle dans la province de Québec des représentants de langue française?
2. Combien sont-ils et qui sont-ils?
3. Quels travaux a-t-elle l'intention d'exécuter cette année dans la province de Québec?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. Au comité de l'agriculture, de la commission de conservation, figurent, à titre de membres de langue française représentant la province de Québec; a) Mgr. C. P. Choquette, supérieur du séminaire de Saint-Hyacinthe et membre de la faculté de l'université Laval; b) M. Edouard Gohier, de Saint-Laurent (Qué.); c) l'honorable Jules Allard, ministre des terres et des forêts à Québec.

3. Au cours de l'été 1913, des fermes de démonstration fonctionneront dans six localités et des associations de perfectionnement se formeront au voisinage de chaque ferme. Des inspections agricoles, semblables à celles qui ont eu lieu les années précédentes, se feront dans cinq comtés.

FEERM EXPERIMENTALE DE SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIERE.

*M. LAFORTUNE demande:

1. Qui a été nommé surintendant de la ferme expérimentale de Sainte-Anne-de-la-Pocatière?
2. A-t-il les connaissances pratiques et théoriques pour remplir cette position?
3. Où a-t-il puisé ces connaissances?
4. Est-ce un candidat défait aux élections de 1911?
5. Par qui a-t-il été recommandé?
6. Y a-t-il des conférenciers français dans la province de Québec pour le département de

l'industrie du bétail comme dans les autres provinces?
7. Qui sont-ils?
8. Quels sont leurs titres?

M. BURRELL:
1. Joseph Bégin.
2. Oui.
3. Dans des travaux et publications sur l'agriculture et en dirigeant sa propre ferme dans le comté de Lévis.
4. Oui.
5. Par le ministre de l'Agriculture.
6. Non. Le Gouvernement fédéral n'a pas adopté le système d'employer des instructeurs dans les différentes provinces.
7. Répondu sous le n° 6.

CONFERENCIERS AGRICOLES DANS QUEBEC.

*M. MARCILE demande :

1. Combien de conférenciers agricoles ont été nommés pour la province de Québec?
2. Combien d'entre eux avaient les aptitudes exigées?
3. Quels étaient leurs titres? Où ont-ils acquis leur expérience?
4. Par qui ces nouveaux conférenciers ont-ils été recommandés?
5. Pour quelle raison MM. Louis Lavallée, Saint-Guillaume d'Upton, Arsène Denis, Saint-Norbert, Luc Dupuis, village des Aulnaies, Gédéon Garceau, Trois-Rivières, ont-ils été remerciés de leurs services?
6. Combien de conférences le gérant de la ferme expérimentale du Cap-Rouge a-t-il données depuis l'automne dernier?
7. A combien d'autres réunions de cultivateurs a-t-il pris part pour discuter des problèmes agricoles?

M. BURRELL :
1. Aucun conférencier agricole n'a été nommé, mais de temps en temps on engage des conférenciers quand c'est nécessaire. Durant l'exercice financier 1912-1913, huit ont été engagés.
2. Tous.
3. Connaissance pratique du bétail et de l'agriculture en général.
4. Par les fonctionnaires du département et par des personnes considérées par le ministre de l'Agriculture comme compétentes pour exprimer une opinion.
5. MM. Louis Lavallée, Saint-Guillaume; Arsène Denis, Saint-Norbert; Luc Dupuis, village des Aulnaies; et Gédéon Garceau, Trois-Rivières n'ont jamais été employés d'une façon permanente dans la division du bétail et, par conséquent, n'ont jamais été révoqués.
6. Aucune.
7. A aucune.

VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. CHISHOLM (Inverness) demande:

1. Quelque personne a-t-elle été nommée ou autorisée par le département de la Milice aux fins de recevoir les demandes de gratifications accordées par la loi relative aux volontaires de la campagne des fénians, pour le comté d'Inverness?
2. Si oui, quel est son nom?
3. Quelle rémunération est accordée?

M. HUGHES :
1. Pas par le département de la Milice.
2 et 3. Répondu sous le n° 1.

POSTE RURALE DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. John S. F. McLeod, commis ambulant des postes dans la Nouvelle-Ecosse, a-t-il été récomment nommé pour diriger le service de la poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse?
2. Dans l'affirmative, qui l'a recommandé pour ce service?

M. CODERRE :
1. Non, mais il a été transféré dans le bureau de l'inspecteur de la poste à Halifax, qui est chargé du service de la poste rurale pour cette division, afin d'aider l'inspecteur dans ce travail.
2. Le contrôleur du service des ambulants au directeur général du service de la poste rurale, en raison de ses capacités.

SERVICE DU COURRIER A LORNE-VALLEY.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.) demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues par le ministre des Postes pour le transport des dépêches entre le bureau de poste de Lorne-Valley (I. P.-E.), et la station du chemin de fer à 48-Road?
2. Quels sont les noms des soumissionnaires, et le prix mentionné dans chaque soumission, et quelle soumission a été acceptée?

M. CODERRE: Le contrat relatif à ce service n'a pas encore été signé. Le renseignement demandé sera donné plus tard.

INGENIEURS DES TRAVAUX PUBLICS DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.) demande:

1. Qui est actuellement ingénieur en chef local pour le département des Travaux publics dans l'île du Prince-Edouard, et quel salaire reçoit-il?
2. Qui est son adjoint et quel salaire reçoit-il?

M. ROGERS:
1. Ingénieur consultant, J. B. Egan, $2,-800 par année.
2. Ingénieur résident intérimaire, W. E. Hyndman, 1,900 par an.

DRAGAGE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (Kings) (I.P.-E.) demande:

1. Les dragues du Gouvernement ont-elles fait quelques travaux l'an dernier pour des particuliers ou firmes dans l'île du Prince-Edouard?

2. Dans l'affirmative, quelle somme de travaux et quel prix le Gouvernement exige-t-il pour ces opérations de dragage?

3. Le Gouvernement a-t-il retiré des deniers de MM. George A. Poole & Co., Lower-Montague, île du Prince-Edouard, pour des travaux de dragage faits pour cette firme il y a quelques années?

M. ROGERS:

1. Le dragage pour McDonald Brothers, Georgetown, a commencé, mais la drague a été cassée.

2. L'ingénieur du district a fait rapport que le dragage avait peu ou pas d'importance; en raison de ce fait on a résolu de ne pas faire de compte.

3. Non.

TARIF DES MANDATS-POSTE.

M. DELISLE demande:

1. Y a-t-il un changement de tarif dans les mandats-poste?

2. Si oui, quelle est la différence du nouveau avec l'ancien?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Les changements suivants ont été effectués à partir du 1er avril 1913:

Anciens tarifs.

Les commissions sur les mandats de poste émis au Canada pour être payés au Canada, Antigua, Bahamas, Barbades, Bermudes, Guyane anglaise, îles Cayman, Cuba, la Dominique, Grenade, Hawaï, île des Pins, Jamaïque, Montserrat, Nevis, Terre-Neuve, zone du canal de Panama, îles Philippines, Porto-Rico, Saint-Christophe (Saint-Kitts), Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Tabago, la Trinité, les îles Turques, Tutuila, Samoa, îles Vierges et les Etats-Unis, sont les suivantes:

$5 et au-dessous, 3 cents; au-dessus de $5 jusqu'à $10, 6 cents; plus de $10 jusqu'à $30, 10 cents; plus de $30 jusqu'à $50, 15 cents; plus de $50 jusqu'à $75, 25 cents; plus de $75 jusqu'à $100, 30 cents.

Nouveaux tarifs.

Pour des sommes jusqu'à $10, 5 cents; plus de $10 jusqu'à $30, 10 cents; plus de $30 jusqu'à $50, 15 cents; plus de $50 jusqu'à $60, 20 cents; plus de $60 jusqu'à $100, 25 cents.

SERVICE DE LA POSTE A TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU demande:

1. Combien de personnes sont employées pour transporter les malles entre le bureau de poste et la station du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières et les mettre à bord des convois, et aussi pour faire la levée des lettres, etc., dans les diverses parties de la ville?

2. Quel est le nom de chaque employé et le montant du salaire qui leur est payé?

M. HUGHES (King, I. P.-E.).

M. CODERRE:

1. Treize.

2. Adjutor Savard, entrepreneur pour le service du courrier entre Trois-Rivières et la gare du C.P.R., $547 par an; Thomas Chevalier, entrepreneur pour le service du courrier pour les boîtes à lettres à Trois-Rivières, $451.43 par an; Jos. A. Savard et L. Morrissette, agents pour le transport du courrier, chacun $1.75 par jour; T. Morrisette, Elizée Béland et C. E. Vallières, facteurs, chacun $2.25 par jour; L. J. F. Fournier, Georges Pleau, Donat Teasdale, Donat Verrette, J. F. Verrette et Emile Panneton, facteurs, chacun $2 par jour. En plus de leurs services comme agents pour le transport du courrier, ces hommes sont en partie employés au bureau de poste de Trois-Rivières.

EMPLOI D'ARTHUR COUSINS.

M. LAW demande:

1. Arthur Cousins a-t-il été nommé à un emploi dans le département des Douanes, à Digby (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions?

3. Quel salaire reçoit-il?

M. REID (ministre des Douanes):

1. Oui.

2. Ses fonctions sont d'être surveillant des douanes à Digby et de faire ce qui peut lui être demandé de temps à autre par le receveur des douanes du port.

3. $600 par an.

INGENIEUR EN CHEF DE L'"EUREKA".

M. BOURASSA demande:

1. Joseph Guay dit Gendreau, de Bienville de Lévis, employé comme ingénieur en chef à bord de l'"Eureka", a-t-il été révoqué?

2. Si oui, à la demande de qui, et quelles raisons ont été alléguées?

3. Lui a-t-on accordé une enquête et, si oui, quel est le nom du commissaire-enquêteur?

4. Est-il à la connaissance du Gouvernement que, l'automne dernier, Joseph Guay dit Gendreau a quitté sa position de 2e ingénieur à bord du "Montcalm", pour aller à bord de l'"Eureka", à la demande des officiers du Gouvernement?

5. Quel est le nom de la personne qui a remplacé Guay dit Gendreau, et à la recommandation de qui?

6. Y a-t-il eu des plaintes contre Guay dit Gendreau, comme ingénieur et sur sa conduite?

M. HAZEN:

1. Non. Il a été remercié de ses services sur la proposition des fonctionnaires du département parce qu'on a constaté qu'il ne possédait pas le certificat nécessaire. Le département lui a offert un autre emploi pour lequel il était qualifié, mais il ne l'a pas accepté.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu au n° 1.

4. Oui.

5. Edgar Samson, à la recommandation d'Alphonse Bernier, M.A.L.

6. Répondu sous le n° 1.

DESTITUTIONS.

*M. BOURASSA demande:

1. Le gardien de la gare de l'Intercolonial, à Saint-Jean-Chrysostôme, comté de Lévis, a-t-il été renvoyé du service, depuis le 21 septembre 1911?

2. Si oui, pourquoi et à la demande de quelle personne a-t-il été renvoyé?

3. Le Gouvernement lui a-t-il donné une enquête et quel a été le résultat de cette enquête, si elle a eu lieu?

4. Si ce gardien a été rétabli a-t-il été payé pour tout le temps qu'il n'a pas été employé?

5. S'il a été payé, par qui et quel montant lui a été payé?

M. COCHRANE:

1. Non; il n'a pas été renvoyé, mais il a été suspendu du 9 mai 1912 au 23 juin 1912.

2. Il a été suspendu sur une accusation d'ingérence politique, à la demande de M. A. Bernier, M.A.L.

3. Oui, et l'accusation n'a pas été prouvée.

4. Il a été immédiatement réintégré et a été payé pour tout le temps perdu.

5. Par M. D. McDonald; $16.33.

M. GRAHAM demande:

1. Byron McCraw, qui avait, pour trois ans, l'entreprise de l'allumage des lampes sur le canal Rideau, entre l'écluse Hutton et Merrickville, est-il encore employé par le Gouvernement?

2. S'il ne l'est plus, quand et pourquoi a-t-il été renvoyé?

3. Qui a demandé son renvoi?

M. HAZEN:

1. Non.

2. Le contrat a été annulé le 10 avril 1913, parce que l'entrepreneur ne l'exécutait pas d'une manière satisfaisante.

3. Des fonctionnaires responsables du département.

M. GRAHAM demande:

1. James F. Brennan est-il encore chef-éclusier à la première écluse à l'est de Merrickville?

2. S'il ne l'est plus, quand et pourquoi a-t-il été destitué?

3. Qui a demandé sa révocation?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. 27 avril 1913, pour ingérence politique active.

3. Il a été destitué sur des dépositions sous serment envoyées au ministre.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de toute correspondance, rapports et recommandations du révérend R. L. Macdonald, agent des sauvages à la réserve de Salmon-River, comté de Richmond (N.-E.), au sujet de l'école sauvage dans ladite réserve,—et de toute correspondance et instructions du département des Affaires des Sauvages audit agent sur le même sujet. Aussi, copie de toutes plaintes, accusations et rapports contre Mlle Charlotte M. Devereux, institutrice de ladite école, et de toute correspondance, et recommandations concernant la nomination de Ernest McNeil comme successeur de ladite institutrice.—M. Kyte.

Copie de tous papiers, documents, listes de paie, reçus, comptes, correspondance, etc., concernant les réparations faites au brise-lames à Petite-Rivière, comté de Lunenburg (N.-E.), en 1912.—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes lettres, télégrammes échangées entre le Gouvernement et MM. Arch. Mcdonald, Elz. Monpetit et autres au sujet de la nomination des gardiens du bureau de poste de Rigaud, MM. Jean-Baptiste Charlebois et Napoléon Vallée.—M. Boyer.

Copie de toutes les accusations portées contre Fred. R. Irish, maître de poste à Afton, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toute la correspondance de record en la matière.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes requêtes, plaintes et correspondance contenant quelque accusation contre Alexander Fraser, maître de poste à Fraser's-Grant, comté d'Antigonish (N.-E.), et de tous les autres documents, etc., de record en la matière.—M. Chisholm (Antigonish).

Liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le Gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires.—M. Sinclair.

Copie de tous documents, mémoires, requêtes, lettres, etc., soumis à la commission des chemins de fer, du 1er janvier 1913 à ce jour, par qui que ce soit au sujet de l'administration des chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec quant au service du transport, des marchandises et des voyageurs et des messageries, avec copie de tous les ordres et décisions émis par cette commission, et de la correspondance qui se rapporte à ces sujets.—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de tous mémoires, requêtes, lettres adressées au ministre de l'Agriculture, ou envoyées par lui ou en son nom, au sujet de l'établissement d'une école d'agriculture, ferme modèle ou station agronomique à New-Carlisle (P.Q.)—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de tous documents, mémoires, correspondance, requêtes, etc., envoyés par qui que ce soit au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou au ministre des Travaux publics, ou à tous deux, y compris la réponse en la matière, en rapport avec le projet de la construction d'un pont de chemin de fer ou de grande route, ou des deux combinés, traversant la rivière Ristigouche entre Campbellton (N.-B.), et un point situé dans le comté de Bonaventure (P.Q.).—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de John P. McKennan, chef cantonnier sur l'Intercolonial à Shunacadie, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria (N.-E.).—M. McKenzie.

Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution d'Archibald McDonald, gardien du pont de l'Intercolonial à Grand--Narrow ou Sound, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria (N.-E.).—M. McKenzie.

Copie de toutes plaintes, accusations, correspondance, requêtes, télégrammes, concernant la destitution de Joseph Verrault, maître de poste de Lévis, comté de Lévis, de la preuve et du rapport faits à la suite des enquêtes tenues par le commissaire-enquêteur Smith et par le commissaire-enquêteur Jolicœur à ce sujet; aussi, une liste des témoins assignés et entendus, copies des témoignages entendus à chaque enquête, noms de ceux qui représentaient le Gouvernement à ces enquêtes et un état détaillé des frais occasionnés par ces enquêtes, avec de plus tous documents concernant la nomination de son successeur, telles que requêtes, lettres de recommandation, etc.—M. Bourassa.

Copie de toute correspondance, mémoires, rapports, télégrammes et documents de toutes sortes se rattachant à la destitution de L. Philippe Carignan, gardien de phare à Champlain, comté de Champlain.—M. Bureau.

Etat faisant connaître tous les employés fédéraux destitués dans le comté de Trois-Rivières et Saint-Maurice depuis le 15 octobre jusqu'à date, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre du salaire à l'époque de la destitution, les raisons de la destitution, et s'il y a eu enquête ou non. Aussi, les noms et domiciles de leurs remplaçants. —M. Bureau.

Etat faisant connaître toutes les personnes qui ont fait des enquêtes dans les limites du district judiciaire des Trois-Rivières depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date au sujet de la conduite d'employés du gouvernement fédéral, la localité où l'enquête a été tenue, le montant payé à chaque enquêteur dans chaque cas, les noms des avocats employés dans chaque cas, et le domicile postal et le montant payé à l'avocat dans chaque cas.—M. Bureau.

Etat faisant connaître tous les employés destitués dans le comté de Maskinongé depuis le 15 octobre 1911 à ce jour, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre de son salaire lors de sa destitution, les raisons de sa destitution, s'il y a eu enquête ou non, et les noms et domiciles de leurs remplaçants.—M. Bureau.

Etat faisant connaître tous les employés destitués dans le comté de Nicolet depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre de son salaire lors de sa destitution, les raisons de la destitution, s'il y a eu enquête ou non, et les noms et domiciles de leurs remplaçants.—M. Bureau.

Etat faisant connaître tous les employés destitués dans le comté de Champlain depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre de son salaire lors de sa destitution, les raisons de la destitution, s'il y a eu enquête ou non, et les noms et domiciles de leurs remplaçants.—M. Bureau.

Copie de tous documents, correspondance, mémoires, rapports, télégrammes, etc., de quelque nature que ce soit, se rapportant à la destitution d'Arthur Dumont et d'Alfred Bettez, facteurs employés au bureau de poste de Trois-Rivières, et du rapport de J. G. H. Bergeron en la matière.—M. Bureau.

Copie de toute correspondance, mémoires, rapports, télégrammes et documents de toutes sortes se rattachant à la destitution de William Brunelle, gardien de phare à la Pointe-à-Citrouille, comté de Champlain, province de Québec.—M. Bureau.

Copie de tous documents, lettres, mémoires, etc., se rapportant au quart N.-E. de la section 14, township 75, rang 15, 5e méridien, quant aux années 1911, 1912 et 1913 à ce jour—M. Oliver.

Copie de tous les documents, soumissions, contrats, correspondance, décrets du conseil, etc., en rapport avec le service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, comté d'Annapolis (N.-E.), pour lequel des soumissions ont été récemment demandées.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous télégrammes, correspondance, relevés, etc., échangés entre le département de l'Agriculture et toute autre personne demandant, tout dernièrement, que le directeur vétérinaire général du Canada se rende dans la Nouvelle-Ecosse.—M. Maclean (Halifax).

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'HOTEL DE LA MONNAIE.

Sur une motion de l'honorable W. T White (ministre des Finances) la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'édicter que la somme annuelle, payable sur le fonds du revenu consolidé, pour le maintien de la succursale d'Ottawa de la Monnaie royale, et de raffinerie que en forme partie, soit portée de $75,000 à $100,000.

M. WHITE: L'objet de cette résolution, et du bill que j'aurai l'honneur de déposer, est d'augmenter la somme qui peut être prise tous les ans, sur le fonds du revenu consolidé pour les opérations de la succursale d'Ottawa de la monnaie royale. Quand il s'est agi de créer une succursale à Ottawa, en 1901, il fut convenu avec les autorités impériales qu'une loi serait votée pour en assurer l'exploitation et l'entretien. Conformément à cet arrangement, la loi de la Monnaie d'Ottawa fut voté. A l'article 2 de cette loi, il est dit:

Il sera payable à Sa Majesté tous les ans, sur le fonds consolidé du Canada, une somme ou des sommes ne dépassant pas en tout et en une même année, soixante quinze mille dollars, pour couvrir les traitements, dépenses casuelles, allocations de retraite et autres, et les frais se rattachant au maintien d'une succursale de la Monnaie royale à Ottawa.

Cette somme doit être prise tous les ans sur le fonds du revenu consolidé du Canada. Avec le temps, cette somme est devenue insuffisante et, depuis 1910, un crédit additionnel de $25,000 a été mis dans le budget, ce qui portait à $100,000 le crédit annuel affecté à l'entretien de la Monnaie. L'an dernier, il a été dépensé $95,000 sur ce crédit de $100,000.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il d'employés dans ce service?

M. WHITE: Je ne crois pas avoir ce renseignement, en ce moment, mais je puis me le procurer. Le travail s'est continuellement accru à la Monnaie royale, au cours de ces dernières années, et il est certain qu'il augmentera dans la même proportion à l'avenir. On a ajouté l'affinerie, depuis l'établissement de la Monnaie, ce qui a augmenté considérablement les dépenses de ce service. A l'heure qu'il est, on ne trouve nulle part au Canada—Vancouver excepté—d'endroit où les fabricants et les autres intéressés peuvent avoir un essayage autorisé des métaux précieux, et le Gouvernement se propose de faire exécuter ce travail à la Monnaie de l'Etat, à un prix moins élevé, cela va sans dire. Aujourd'hui, si un industriel désire faire faire l'essai de métaux précieux, il est obligé de les envoyer à New-York. Je puis ajouter que les frais réclamés dans ces cas et dans d'autres de même nature, lorsque le travail s'exécute à la Monnaie, sont peu élevés. Il devient également nécessaire d'augmenter dans la même proportion le personnel de la Monnaie proprement dite: le sous-ministre nous demande de déposer un projet de loi qui aura pour effet de donner l'assurance—ce qu'on a fait, en 1901—qu'une disposition législative s'appliquera à l'augmentation des dépenses. On a calculé que le total de cette dépense ne dépassera pas $110,000. Il peut arriver qu'on ne dépense pas toute la somme; en vérité, je ne prévois pas qu'il puisse en être ainsi, du moins, quant à présent, car, s'il en était autrement, la somme qu'on inscrirait au budget serait plus considérable. Cette somme de $110,000 nous permettra de faire face aux besoins de la Monnaie, d'ici à quelques années encore.

Je ne possède pas, en ce moment, tous les détails se rattachant au nombre de ceux qui composent le personnel de ce service, mais j'ai ici quelques états que j'ai cru utile de faire établir, estimant qu'ils intéresseraient peut-être la Chambre, vu qu'ils faisaient voir l'augmentation des opérations exécutées à la Monnaie.

On a frappé, en 1908, 5,000,000 de pièces. Ce chiffre fut porté, en 1909, à 9,000,000 de pièces; en 1910, à 19,000,000 de pièces; en 1911, à 13,000,000 de pièces et, en 1912, à 17,000,000 de pièces. Donc, au cours de cinq années, le nombre de pièces frappées à la Monnaie royale a doublé. En 1912, la Monnaie a utilisé des pièces d'argent usé jusqu'à concurrence de $88,000, d'une frappe dont la valeur avait représenté $83,000. La frappe totale canadienne, dans le cas de l'année 1912, a représenté environ $3,000,000, ou, pour être exact, $2,910,000. Il va sans dire que le revenu provenant de ce travail est très peu élevé; cependant, on constate un bénéfice très substantiel dans les opérations de la Monnaie, dans ce sens que le Canada prélève le droit régalien sur cet argent. Ce droit a, l'année dernière, représenté un bénéfice d'environ $800,000. Cela revient à dire que d'une frappe d'argent représentant $1,830,000 on a relevé un profit de $801,000 soit de 50 à 60 p. 100. Le comité se contentera peut-être de ces explications, mais, lorsque ce projet de loi subira sa deuxième lecture, je serai heureux de fournir toutes les autres informations qu'on peut désirer obtenir.

M. MACLEAN (Halifax): Quel est la coutume ou le règlement suivi par la Monnaie en ce qui se rapporte à la manutention des vieilles pièces de numéraire? Les achète-t-elle du détenteur en payant à ce dernier la valeur nominative de la pièce, ou ne lui paye-t-elle que la valeur au poids?

M. WHITE: On les rachète à leur valeur nominative, c'est-à-dire, qu'on les rachète complètement. Les pièces usées sont rachetées à leur valeur au pair, mais encore faut-il qu'elles soient usées. On les refond, ce qui occasionne une perte, ainsi que l'indiquent, je crois, les statistiques que j'ai fournies. Ainsi, par exemple, la monnaie usée qu'on a utilisée, en 1912, avait représenté $88,000, valeur au pair, tandis que la valeur de la nouveelle frappe a été de $83,000.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a certains renseignements que mon honorable ami pourrait fournir, sinon, maintenant, du moins, plus tard. J'aimerais savoir combien de ces 19,000,000 de pièces frappées étaient d'or, d'argent et de cuivre, respectivement. Je tiendrais également à connaître d'où le métal provient, les sources qui nous approvisionnent de minerais d'or, d'argent et de cuivre, ainsi que le prix qu'on en acquitte aux mineurs. Ainsi, par exemple, où se trouve la principale source de notre approvisionnement d'or? Recevons-nous du Yukon une partie de cet approvisionnement?

M. WHITE: La plus grande partie.

Sir WILFRID LAURIER: L'argent provient-il des mines de Cobalt? Le public aimerait connaître tous ces détails ainsi que le prix que le Gouvernement a acquitté en retour de la matière première qui entre annuellement à la Monnaie. Je suppose qu'aujourd'hui l'or extrait des mines du Yukon prend surtout la route des Etats-Unis et qu'une très faible partie seulement est expédiée à la Monnaie canadienne. On aimerait encore à connaître la production totale de l'or au Yukon, l'année dernière, combien la Monnaie a reçu de ce minerai et quelle quantité de ce dernier on a expédiée à l'étranger. Egalement intéressante

serait cette information au sujet de l'argent. Je ne me rappelle pas avoir relevé quelque part la production totale de l'argent, dans le cas du district de Cobalt et pour l'année dernière; il serait à propos de savoir quelle quantité de cette production a été expédiée à la Monnaie et quelle autre a pris la route des Etats-Unis. Si l'on pouvait fournir ces renseignements sous une forme concrète, on fournirait des données intéressantes au public, en général.

M. WHITE: Je serais infiniment heureux de me procurer, aussi complet que possible, le renseignement que mon très honorable ami veut obtenir. Je crois que je puis, sans grande difficulté, faire préparer cet état. E propos de sa première question, j'ai ici la réponse que j'ai faite récemment à une question posée par un honorable membre de la gauche. Quant au total d'or, d'argent et de bronze monnayé à la Monnaie canadienne, depuis le 2 janvier 1908 au 31 mars 1913. Mon très honorable ami se rappellera que la Monnaie fonctionne depuis 1908, de sorte que ces états sont complets. Les voici:

Année du calendrier.	Or.	Argent.	Bronze.
1908		$ 313,338 35	$23,290 95
1909		673,043 65	39,441 68
1910		1,979,571 10	51,619 25
1911		985,678 50	46,599 47
1912	$1,477,710	1,383,832 95	51,095 99
1913*..	323,020	375,480 00	10,754 36
	$1,800,730	$5,710,944 55	$222,801 70

*Au 31 mars.

*Montant estimatif pour l'année: or, $1,200,000; argent, $1,500,000; bronze, $40,000.

Quant à notre source d'approvisionnement d'or à la Monnaie, je ne crois pas me tromper en disant que la plus grande partie provient du Yukon; cependant, nous avons reçu une petite quantité de ce minerai de la Nouvelle-Ecosse et d'Ontario. Je ferai en sorte de me procurer ces renseignements aussi exacts que possible, avant la deuxième lecture du projet de loi, ce qui permettra à mon très honorable ami de connaître d'avance tous ces détails.

Le très honorable chef de la gauche a également parlé de l'or du Yukon qu'on expédie à certaines villes des Etats-Unis pour le soumettre à l'essayage et, cela va sans dire, pour l'y faire frapper. Je crois ne pas me tromper en disant que l'honorable député du Yukon (M. Thompson), pourra me signaler mon erreur, s'il y a lieu de le faire—que la plus grande partie de l'or du Yukon a été expédiée aux Etats-Unis pour des fins d'essayage. Au cours de l'année dernière, sur la représentation que m'en avait faite l'honorable représentant du Yukon, nous avons modifié le règlement se rapportant au paiement des droits d'essayage, à l'installation d'essayage ou d'affinage de Vancouver, dans l'espoir que cela serait de nature à retenir à Vancouver même et pour cette fin l'or du Yukon et qu'il y aurait de ce fait une augmentation correspondante de commerce entre Vancouver et le Yukon. Je n'ai pas encore eu le temps d'étudier l'effet qu'a produit cette modification du règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle était la nature de ce changement?

M. WHITE: On stipulait que l'essai de l'or se ferait gratuitement. Aux Etats-Unis, où s'opère la frappe de l'or du Yukon, on ne réclame pas de paiement pour ce travail; en conséquence, Vancouver se trouvait jusqu'alors, à ce point de vue, sur un pied d'inégalité avec les grandes villes américaines où se fait ce travail. Le tarif était comparativement peu élevé, mais encore entraînait-il certains résultats désavantageux au point de vue de l'essayage de l'or. Ce tarif a été modifié et nous espérons, en conséquence, que l'or du Yukon prendra la route de Vancouver, au lieu de celle de Seattle et de San Francisco. Quant à l'autre renseignement demandé par mon très honorable ami, je m'efforcerai de me le procurer, avant la fin de la discussion générale.

M. MACLEAN (York-sud): J'aimerais faire observer que nous avons, au Canada, deux minerais qui sont particuliers à ce pays, j'ai nommé le cobalt et le nickel, tous deux splendidement adaptés à la monnaie de billon. Il y a deux ans, j'ai soulevé cette question, ici-même. J'ai fait observer que, étant donné que nous avions une Monnaie nationale, nous devrions accorder la préférence aux minerais particuliers à ce pays et qui convenaient au monnayage. C'est le Canada qui tient la tête de tous les pays du monde quant à la production du nickel, et ce dernier est le minerai qui convient le mieux, après le cobalt, à la monnaie de billon. Pour quoi, si nous devons avoir une politique nationale en ce pays et une monnaie particulière, pourquoi ne pas employer dans notre monnaie de billon soit le nickel, soit le cobalt que nous trouvons au Canada, faisant connaître ainsi à l'univers entier que le Canada peut produire assez de cobalt et assez de nickel pour sa monnaie de billon? Puis-je demander à mon honorable ami, le ministre des Finances, quel est le chiffre des dépenses qui ont été faites jusqu'à présent pour le service de la Monnaie au Canada?

M. WHITE: Il représente environ $700,000.

Sir WILFRID LAURIER: Je me permettrai de faire observer à mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) que, si nous avions, au Canada, une monnaie de billon

en nickel, par exemple, cela emploierait à peine un dixième, peut-être un centième seulement de la production de nickel en Canada. Certes, nous pourrions infiniment mieux trouver l'emploi de notre nickel, si nous construisions nos propres navires au Canada.

M. MACLEAN: Oui, si on pouvait se décider à le faire; cependant, nous devons exercer la haute main sur la production du nickel au Canada et voir à ce que ce minerai soit affiné en notre pays, sous le régime de la politique nationale, et à ce qu'on ne l'envoie pas à l'étranger.

M. LEMIEUX: L'honorable député veut-il parler de la politique nationaliste?

M. MACLEAN: Non, je parle de la politique nationale. Il peut arriver que mon honorable ami (M. Lemieux) ne comprenne pas la signification de ce mot. Mais il est grandement temps que nous fassions connaître à l'univers la quantité de nickel qu'on trouve au Canada et que, grâce à la politique nationale, on oblige les intéressés à faire affiner ce minerai au pays même. Mon très honorable ami le chef de la gauche a dit qu'il nous serait impossible d'utiliser tout ce nickel à la frappe de la monnaie. On pourrait peut-être faire servir une partie de cette production à la frappe de notre monnaie et engager d'autres pays à acheter le nickel que nous mettons sur le marché, mais nous devrions certainement donner nous-mêmes l'exemple en employant ce minerai au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances d'expliquer la méthode qui permet au pays de réaliser un bénéfice du monnayage lui-même.

M. WHITE: Mon honorable ami veut sans doute parler de la manière dont il résulte des bénéfices du seigneuriage sur l'argent. A la Monnaie, on frappe les pièces de 5, 10, 25 et 50 cents; la valeur intrinsèque de la pièce de 25 cents n'est que de dix à douze cents; or, si la Monnaie achète l'argent au prix courant et en fait des pièces de monnaie valant deux fois plus que le métal, il est évident que la Monnaie et le pays ont là une source de jolis bénéfices. La monnaie d'argent qui sort de l'hôtel des monnaies est transportée aux divers bureaux du receveur général où, selon le besoin des banques, on les échange contre des billets du Trésor dont le remboursement est et doit être invariablement garanti par un dépôt en or. Il se trouve donc que nous obtenons des billets ainsi garantis en échange de cet argent sur la frappe duquel l'Etat réalise un bénéfice.

M. GRAHAM: Une sorte de brique d'or.

M. WHITE: Mieux que cela. Les bénéfices que le monnayage de l'argent fait réaliser à l'Etat résident dans la quantité d'or que renferment les coffres-forts du receveur général en sus de la somme que représentent les billets fédéraux en circulation. Je ne sais si je m'exprime bien clairement. Le remboursement des billets fédéraux mis en circulation est garanti en or. En échange de la monnaie que nous fabriquons, nous obtenons des billets du Trésor. Ces billets, nous pouvons les annuler, et la somme d'or qui représente cet échange appartient à l'Etat qui le garde dans ses coffres en plus de la réserve d'or servant à garantir le remboursement des billets en circulation. Le fonctionnement est automatique. C'est ainsi que le Gouvernement obtient la réserve à l'aide de laquelle sont garantis les dépôts faits aux caisses d'épargne de l'Etat et aux caisses d'épargne postales. Nous sommes obligés de maintenir un fonds de réserve de 10 p. 100.

Sir WILFRID LAURIER: La valeur des pièces de monnaie est déterminée par la loi; ce n'est pas la valeur réelle du métal dont elles sont formées. J'ai demandé au ministre s'il pourrait nous dire le prix exact que la Monnaie obtient de l'or, de l'argent et autres métaux. Le chiffre des affaires de la Monnaie, m'a-t-il dit, s'est accru et continuera de s'accroître. Sur quoi se fonde-t-il pour prétendre qu'il y aura augmentation des affaires de cet établissement? Est-ce sur ce que les lingots ou les pièces de monnaie sont plus recherchés? Au Canada, le billet de banque est le principal agent de circulation, tandis qu'en Europe c'est l'or. Le ministre compte-il voir notre argent en lingots s'exporter en Europe? Je doute que nous puissions exporter de l'or, mais nous pourrions certainement exporter de l'argent.

M. WHITE. Je tâcherai de me procurer ce renseignement pour mon très honorable ami. J'ai par devers moi des données relatives au personnel; eu égard aux questions que l'on m'a faites, mieux vaudra sans doute fournir des renseignements plus complets. Je dirai cependant que la quantité et le poids de l'or, déposé à la Monnaie pour y être traité, se répartissent comme suit:

1908..	219	onces.	$ 3,823
1909..	5,779	"	95,538
1910..	65,009	"	1,079,223
1911..	89,974	"	1,478,215
1912..	105,568	"	1,688,823

Il s'accuse là, on le voit, une augmentation considérable.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'entendez-vous par le "traitement" de l'or?

M. WHITE: L'affinage.

Sir WILFRID LAURIER: Pour le compte de particuliers ou en vue du monnayage?

M. WHITE: On peut le monnayer ou le vendre en lingots. De $9,410 qu'elle était en 1910, la valeur des barres d'or apprêtées pour diverses banques et compagnies industrielles, et à elles vendues, atteignait en 1912 le chiffre de $296,592. On s'était jusqu'alors procuré l'or en lingots aux Etats-Unis. C'est donc à dire que la Monnaie est munie d'un outillage qui lui permet d'affiner l'or, de le marquer et le vendre aux banquiers et aux industriels qui désirent obtenir des métaux précieux affinés et revêtus du contrôle de l'Etat.

Il y a quelque temps, j'examinais la question en compagnie du directeur de la Monnaie, qui se plaisait à reconnaître qu'il serait à désirer que les industriels canadiens pussent faire essayer leur or au Canada au lieu d'être obligés de l'expédier à New-York et de subir tous le tracas de la douane et du transport. C'est ce que nous voulons, et c'est là une des raisons qui nous font porter la somme de $75,000 à $100,000, —ou plutôt de $100,000 à $125,000; puisque depuis trois ans nous nous faisons ouvrir chaque année un crédit supplémentaire de $25,000.

M. LEMIEUX: Qu'est-ce que le seigneuriage? Est-ce le droit de l'Etat?

M. WHITE: C'est le droit que l'Etat perçoit et qui réside dans l'écart entre la valeur de la pièce de monnaie, comme telle, et celle de métal. L'Etat ne retire rien de la frappe de l'or, puisque l'or en lingots et l'or monnayé sont censés avoir la même valeur.

M. MACLEAN (York-sud): Il n'est pas hors de propos de faire observer que notre bénéfice ne provient pas de ce que nous avons doté le pays d'un hôtel des monnaies, mais bien de l'établissement du seigneuriage, droit absolument indépendant de la Monnaie. L'absence d'un hôtel des monnaies n'empêcherait pas l'Etat de prélever son droit. Ce qui peut justifier le maintien de cette institution, c'est que l'utilité des services qu'elle rend s'accuse chaque jour davantage.

M. DEVLIN: La quantité énorme de pièces d'argent des Etats-Unis qui sont en circulation au Canada doivent être pour nous une cause de pertes considérables. Le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure dans le but d'enrayer la circulation de l'argent américain?

M. WHITE: Mon prédécesseur, M. Fielding, avait conclu avec les banques une entente qui subsiste encore et aux termes de laquelle il est accordé aux banques une légère rémunération—une remise de trois huitièmes de 1 pour 100, si je ne me trompe—dans le but de renvoyer l'argent américain aux Etats-Unis et d'en obtenir l'équivalent en or.

M. DEVLIN: A-t-elle abouti à quelque résultat satisfaisant?

M. WHITE: Je le crois.

M. MURPHY: L'achat du précieux métal et la vente des pièces de monnaie ont-ils lieu à l'hôtel des monnaies ou se font-ils par les soins du ministère des Finances?

M. WHITE: Ils ont lieu à la Monnaie qui, m'apprend-on, fait soumissionner la fourniture des métaux précieux qu'elle achète au prix courant. L'hôtel des monnaies se trouvant à Ottawa, je doute que nous puissions jamais l'emporter sur les affineurs américains qui ont l'avantage de voir leurs établissements situés plus près du Yukon.

M. MURPHY: Est-ce la Monnaie qui met elle-même les nouvelles pièces en circulation?

M. WHITE: Elle fournit les nouvelles pièces de monnaie au ministère des Finances.

M. ALFRED THOMPSON (Yukon): S'il fut jamais besoin de plaidoyer en faveur de l'établissement d'un hôtel des monnaies en ce pays, le ministre des Finances l'a fait cet après-midi quand il annonçait que du capital de $700,000 placé dans cette entreprise on a tiré, en une seule année, un bénéfice de $800,000. Ce résultat très direct démontre que le pays a fait là un placement fort avantageux.

Le très honorable chef de l'opposition demande quelle a été la production de l'or au Yukon et quelle proportion en a été expédiée à la Monnaie. La production de l'or au Yukon s'accroît sans cesse. L'an dernier, elle se chiffrait à un peu plus de $5,000,000. Il y a trois ou quatre ans, elle était de deux à trois millions. De ces $5,000,000, la Monnaie d'Ottawa a reçu à peu près un million et quart. Le ministre des Finances a appris à la Chambre que l'on a monnayé en 1911 pour $1,470,000 d'or dont environ un million et quart provenait du Yukon. Je regrette d'avoir à dire que le Canada ne prend qu'une assez faible partie de l'or de ce territoire.

M. LEMIEUX: Pourquoi en est-il ainsi?

M. THOMPSON (Yukon): C'est que les Etats-Unis se sont rendu compte avant le Gouvernement de l'importance qu'il y a à se procurer l'or du Yukon. Bien que l'Etat de Washington et les autres états du littoral du Pacifique situés au nord de la Californie ne produisent pas d'or, le gouvernement des Etats-Unis a établi à Seattle un bureau d'essai où l'on achète l'or quand nous n'avions encore aucun établissement de ce genre dans nos villes du littoral. C'est ce qui fait que l'or du Yukon s'est ache-

miné vers Seattle, où le titre en était déterminé sans frais. Comme nous n'avions aucun bureau d'essai sur la côte du Pacifique, une grande partie de l'or du Yukon s'en est allée vers les villes américaines du littoral.

Le Gouvernement fédéral a établi à Vancouver un bureau d'essai où les gens peuvent faire déterminer le titre de leur or et y obtenir des certificats qu'ils peuvent échanger à la banque contre de la monnaie de cours. Mais le Gouvernement a fait en sorte que le coût de l'essai de l'or fût plus élevé là-bas qu'ici; c'est-à-dire que, à venir jusqu'à l'automne dernier, les essais faits au bureau de Vancouver coûtaient un huitième de 1 p. 100 de plus qu'à Seattle, San Francisco, Philadelphie ou à Ottawa. Il est résulté de ceci que le superbe bureau de Vancouver, muni qu'il était de tous l'outillage et du personnel voulus, ne recevait pas d'or. A l'instar des représentants de la Colombie-Anglaise, je signalai le fait à l'attention du ministre des Finances, qui s'empressa d'obvier à l'inconvénient, de sorte qu'à l'heure qu'il est il n'en coûte pas plus cher à Vancouver qu'à Ottawa pour faire déterminer le titre de l'or. On peut donc maintenant expédier l'or du Yukon au bureau d'essai de Vancouver et l'y vendre au même prix qu'ailleurs. Nous tenons à ce que le Canada prenne tout notre or, à ce que les Etats-Unis ne mettent la main ni sur le dixième ni même sur le vingtième de notre production.

Au comité des banques, on discutait récemment un aspect fort intéressant de la question. Je demandais à certains des témoins assignés par le comité quelles raisons nos banques pourraient avoir de ne pas se servir de notre or. Les avis étaient partagés. L'un prétendait que les banques ne peuvent pas s'en servir parce qu'il leur arrive parfois d'expédier leur réserve d'or à New-York pour la faire servir à des prêts remboursables à demande. L'or semble subir certaines fluctuations. Notre monnaie d'or, disait-il, ne circule pas aux Etats-Unis, parce qu'elle n'y est pas considérée comme monnaie légale; on n'y admet en circulation que la monnaie d'or anglaise et américaine. Un autre témion, personnage haut placé dans le monde de la banque, soutenait le contraire. Selon lui, rien ne s'oppose à ce que le fonds de réserve de nos banques se compose de monnaie canadienne.

Cela paraît être une proposition raisonnable. Quant à la quantité d'or de nos réserves, des banquiers qui ont rendu témoignage devant le comité des banques m'apprennent qu'il y a environ $37,000,000 de pièces d'or dans nos banques. Sept millions sont représentés par des souverains anglais; par conséquent, trente millions de dollars de l'or qui repose dans les coffres-forts de nos banques se composent de pièces d'or américaines. Cet état de choses ne devrait pas exister, puisque le Yukon, Porcupine, la Colombie-Anglaise et la Nouvelle-Ecosse nous livrent de grandes quantités d'or.

M. LEMIEUX: Comment porteriez-vous remède à cette situation?

M. THOMPSON (Yukon): En faisant pour les pièces d'or des Etats-Unis ce que nous avons fait pour les pièces d'argent: les expédier hors du pays et les remplacer par nos propres monnaies. Nous avons ici une Monnaie pour frapper les pièces d'or. Il n'y a aucune raison de ne pas le faire dans l'intérêt du pays. Lorsque le bill des banques viendra en discussion, je ferai à cette fin une proposition au ministre des Finances. Le raisonnement d'un député à l'effet que la monnaie d'or du Canada ne pourrait pas être utilisée par nos banques ne s'appliquent certainement pas à la réserve d'or de l'Etat, car on la garde ici et on ne l'expédie pas à New-York. Je ne conçois pas pourquoi ces réserves ne se composeraient pas entièrement de monnaies d'or du Canada.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je dois féliciter le représentant du Yukon au sujet de l'augmentation du rendement de l'or dans son district. Toutefois, je désire apprendre à la Chambre que, dans un petit campement de la province d'Ontario, à Porcupine, le rendement aurifère sera d'au moins $8,000,000, probablement de $12,000,000, l'an prochain, et il augmente constamment. Pour la première fois, la province d'Ontario a prouvé qu'elle récelait de l'or, de sorte que le rendement des mines de Porcupine est presque phénominal. Tant que l'univers sera à la recherche de l'or, il n'y aura pas de champs aurifères faisant concevoir plus d'espérances que ceux de la région du nouvel Ontario connue sur le nom de Cobalt. La population canadienne devrait se réjouir d'apprendre que le Canada, si riche en d'autres produits naturels, a prouvé qu'il était aussi riche en métaux précieux.

M. WHITE (ministre des Finances): Je désire consigner dans le hansard les chiffres que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a demandés au sujet du rendement aurifère du Canada et des sources d'alimentation de notre Monnaie. Le tableau suivant donne le rendement aurifère du Canada:

	Onces de fin.	Valeur.
1890..	405,517	$ 8,382,780
1908..	476,112	9,842,105
1909..	453,865	9,382,230
1910..	493,707	10,205,835
1911..	473,159	9,781,077

RENDEMENT AURIFERE PAR PROVINCE.

	1909.		1910.		1911.	
	Onces de fin.	Valeur.	Onces de fin.	Valeur.	Onces de fin.	Valeur.
		$		$		$
Nouvelle-Ecosse	10·193	210,711	7·928	163,891	7·781	160,854
Québec	193	3,990	124	2,565	613	62,672
Ontario	1·569	32,425	3·089	63,849	2·062	42,625
Alberta	25	525	89	1,850	10	207
Colombie-Anglaise	250·320	5,171,579	261·386	5,403,318	238·496	4,930,145
Yukon	191·565	3,960,000	221·091	4,570,362	224·197	4,634,574
Totaux	453·865	9,382,230	493·707	10,205,835	473·159	9,781,077

Or reçu à la Monnaie d'Ottawa pour affinage.

	1911	1912
	Onces.	Onces.
Nouvelle-Ecosse	4,144	3,259
Ontario	4,569	11,666
Yukon	78,526	85,800
Québec	—	911
	87,239	101,636

En 1911, la Monnaie a vendu pour $141,-498.36 de barres d'or fin, et $296,592, en 1912. On calcule que la quantité d'or employée au Canada dans les arts industriels a été de 120.050 onces de fin, évaluées à $2,479,032, dont nous aurions importé $1,096,546. L'exportation de la poudre d'or, des pépites, des minéraux aurifères, etc., durant le même espace de temps a été évaluée à $10,014,654.

En réponse au représentant du Yukon, je puis dire qu'à sa demande j'ai fait étudier avec soin la question de savoir si le Canada pouvait se mettre en mesure de détenir des réserves d'or du Canada pour garantir les dépôts des caisses d'épargnes postales et nationales. Je crains qu'il n'y ait de grands obstacles à surmonter.

Le représentant de Wright en a mentionné un qui s'était présenté à mon esprit, et qui a fait l'objet d'une recherche complète de ma part. A l'heure qu'il est, la réserve d'or qui se trouve dans les bureaux du sous-receveur général représente la quantitée d'or déposée par les banques autorisées du Canada en échange des billets fédéraux, petits ou gros,—les billets "qui ont cours" comme on les appelle. Autrement dit, ces réserves des banques sont détenues pour ainsi dire dans les bureaux du receveur général. La quantité totale d'or ainsi détenue dépasse cent millions de dollars et $90,000,000 de cette somme se compose de pièces d'or américaines, me dit le contrôleur du trésor. La raison en est manifeste. Ce n'est que pendant ces dernières années que nous avons frappé des pièces d'or canadiennes. New-York étant comme Londres, un marché monétaire international, un lieu de change pour l'Amérique, il est très naturel que l'or détenu par les banques consiste surtout en pièces américaines, plutôt qu'en souverains anglais. L'or américain a cours au Canada, bien que l'or canadien n'ait pas cours aux Etats-Unis. Ainsi, l'avantage pour les banques d'avoir de l'or américain c'est que cette monnaie a cours au Canada et peut être échangée pour des billets du Trésor et qu'elle a aussi cours à New-York où les banques peuvent s'en servir pour faire face à leurs échéances. Cet or a le même degré de fin que les souverains anglais.

Pour faire disparaître l'objection soulevée par le représentant du Yukon, il nous faudrait jeter cet or dans le creuset et le convertir en pièces canadiennes. Car, si on l'envoie aux Etats-Unis pour le changer, que reçoit-on? On ne saurait aller plus loin; l'or est la plus grande valeur. Nous pourrions obtenir des lettres de change, ou bien d'autres pièces d'or américaines. Nous ne pourrions pas obtenir de monnaies canadiennes. Il faudrait dépenser de fortes sommes d'argent pour frapper de nouvelles monnaies d'or.

J'ai fait étudier cette question par le contrôleur des monnaies légales et j'ai obtenu des chiffres de lui. Je ne les ai pas sous la main, mais je prie la Chambre d'accepter ma parole et de croire qu'il faudrait dépenser une forte somme pour convertir des monnaies américaines en monnaies canadiennes. Ainsi, même si les banques pouvaient aussi bien se servir de l'or sous cette autre forme, il y aurait des obstacles à surmonter. Et elles ne pourraient pas dans tous les cas s'en servir aussi bien qu'elles se servent des monnaies américaines, pour la raison que j'ai donnée, à savoir que nos monnaies n'ont pas cours aux Etats-Cnis, tandis que les monnaies

américaines ont cours au Canada, aussi bien qu'à New-York.

M. THOMPSON (Yukon): Le ministre pourrait-il conclure un arrangement avec les Etats-Unis afin que les monnaies soient échangeables.

Sir WILFRID LAURIER: De la réciprocité. C'est la seule planche de salut, cela va sans dire.

M. THOMPSON (Yukon): Plusieurs des articles auxquels se rapportait la fameuse convention n'avaient pas la même valeur de ce côté-ci de la frontière que de l'autre côté. Mais, vu que l'or a la même valeur intrinsèque à Ottawa, à New-York, à Londres et à Paris, la seule différence consiste dans le coût du transport. L'or a le même degré de fin et la même valeur ici qu'à Ceylan, par exemple, et afin de connaître la différence de valeur, il suffit de tenir compte des frais de transport jusqu'à Ceylan. Ainsi que le ministre le dit, l'or est la plus grande valeur, et l'or du même degré de fin aura la même valeur, si ce n'est des frais de transport. Puisqu'il en est ainsi, ne pourrions-nous pas conclure des arrangements en vertu desquels la monnaie d'or du Canada aurait cours aux Etats-Unis comme la monnaie d'or des Etats-Unis a cours ici.

M. WHITE (Ministre des Finances) : J'ai refléchi à cela. J'imagine que nous ne pouvons pas nous en assurer sans entamer des négociations. La chose peut être possible, mais je suis porté à croire qu'il n'est pas probable que nous puissions arriver à ce résultat.

M. THOMPSON (Yukon): Nos pièces ont-elles le même degré de fin que les leurs?

M. WHITE : Oui, le même poids et le même degré de fin. Ce n'est que grâce à nos lois fédérales que la monnaie d'or des Etats-Unis a cours au Canada. C'était, il va sans dire, une grande commodité, avant que notre Monnaie eût commencé à frapper des pièces d'or canadiennes.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas là que gît la difficulté, selon moi.

M. WHITE : Je serai bien aise de connaître l'opinion de mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est que dans ces dernières années que nous avons extrait de l'or de notre sol. Jusqu'à tout dernièrement nous recevions nos métaux précieux des Etats-Unis. Tout le monde se rappelle qu'il y a cinquante à soixante ans toutes les pièces d'argent qu'on voyait au Canada étaient des pièces américaines. Mais à la longue, nous avons fait frapper nos monnaies d'argent. L'objet du député du Yukon est très louable; je conviens avec lui que notre monnaie d'or et la réserve de nos banques devraient être en pièces canadiennes. Mais cela viendra plus tard.

Le représentant de York-sud a dit que le Porcupine livrera cette année $8,000,000 ou $10,000,000 de or. Cet or devra trouver un marché. A l'heure qu'il est, tout l'or de Porcupine et tout l'argent de Cobalt s'en vont aux Etats-Unis.

M. MACLEAN (York-sud): Pas tout.

Sir WILFRID LAURIER: Sinon pas tout, au moins 75 p. 100 ou plus. Il n'en sera pas toujours ainsi; nous trouverons un marché pour cet or dans notre pays. Les Américains n'ont jamais aimé à accepter notre argent. Les billets du Dominion aujourd'hui valent 100 pour 100 partout, et ils sont meilleurs que ceux des Etats-Unis. Cela n'empêche pas que l'on rencontre beaucoup de difficultés à faire circuler nos billets dans les Etats-Unis. Dans quelques états ils sont acceptés, spécialement les états qui bordent la frontière, tels que l'état de New-York, le Michigan et autres. La circulation de nos billets dans les Etats-Unis augmentera, il n'y a pas de doute à cela. Egalement, à mesure que nous produirons plus d'or et que nous en monnayerons davantage, ces pièces seront acceptées comme ayant la même valeur que les pièces américaines ou anglaises. Mon honorable ami le ministre des Finances pourra alors aller à Washington comme nous l'avons fait nous-mêmes, et comme il est très certain qu'il ira un jour ou l'autre pour négocier un traité de réciprocité dans lequel l'or sera compris.

M. CLARK (Red-Deer): Je suggérerais à l'honorable ministre des Finances, qui accepte toujours avec courtoisie ce que je lui suggère, que lorsque le ministre du Commerce (M. Foster) sera de retour à Ottawa il lui soumette la question et tâche de le faire consentir, pendant qu'il aura encore le goût des voyages, d'aller à Washington avec lui pour discuter cette affaire. Ce sera un voyage intéressant surtout pour le ministre des Finances, qui est un des ministres qui ne s'absentent pas du pays.

M. LEMIEUX: Je suis étonné d'apprendre que le ministre des Finances a dans les coffres de son département $90,000,000 d'argent américain, et d'apprendre en outre que cet or américain a été obtenu en échange de papier de nos banques, ces banques qui ont combattu si fortement l'extension de notre commerce avec les Etats-Unis.

M. AIKINS: L'or américain a cours légal au Canada. Les Etats-Unis ne nous rendent pas le réciproque, car notre monnaie d'or n'y a pas cours légal. Je crois qu'il devrait y avoir réciprocité à ce sujet. Autrefois il a pu être nécessaire de donner cours légal à l'or américain, mais je crois que cette nécessité a cessé et que nous devrions frapper notre propre monnaie.

M. THOMPSON (Yukon): Pour le moment il n'y a encore que des perspectives au sujet de la production de l'or dans le Porcupine.

M. MACLEAN (York-sud): La production de l'or dans le Porcupine cette année a été de trois à quatre cent mille piastres.

M. THOMPSON (Yukon): Dans le Klondike et dans le Yukon la production jusqu'à présent a été de $200,000,000, et c'est à peine si l'on gratte la surface. La partie qui a été explorée, comparée à l'étendue totale du territoire, est par comparaison comme un timbre sur une carte postale, et l'avenir de l'industrie de l'or dans le Yukon est assuré. On a dépensé probablement, dans l'industrie de l'or dans le Yukon près de $20,000,000 de l'argent venu de New-York et d'Angleterre. Si je comprends bien la situation, pour les $3,000,000 de billets du Trésor que nous avons en circulation, nous gardons dans le trésor 25 p. 100 de ce chiffre en or, c'est à-dire $7,500,000. Pourquoi ces $7,500,000 ne serait-il pas de l'or canadien au lieu d'être de l'or américain?

M. WHITE (ministre des Finances): La seule raison est que pour le moment c'est de l'or américain que nous avons. Si l'honorable député peut indiquer un moyen de changer cet or américain en or canadien sans encourir les frais considérables de le refondre, le Gouvernement en sera très heureux. Il faut se rappeler que c'est l'or qui est la monnaie ayant la plus grande valeur, et je ne vois pas comment nous pourrions améliorer notre situation. Si nous faisons fondre et remonnayer ces $7,500,000 d'or américain que nous avons dans nos coffres, ce serait toujours le même or, seulement les pièces porteraient l'effigie du roi George au lieu de l'aigle américain. Au point de vue du sentiment, ce serait un avantage, mais le remonnayage nous coûterait plusieurs milliers de dollars et ce serait toujours le même or.

Sir WILFRID LAURIER: Lorsque nous ferons un commerce plus considérable avec les Américains, ceux-ci seront très heureux d'accepter notre or et de l'encaisser tout comme nous faisons nous-mêmes.

M. DEVLIN: L'honorable ministre des Finances ou le Gouvernement a-t-il demandé au gouvernement américain de donner cours légal à notre or?

M. WHITE: Pas à ma connaissance; il n'y a pas eu de correspondance.

M. SINCLAIR: Un prospecteur, la personne la plus importante dans l'industrie minière, peut-il, lorsqu'il trouve du minerai d'or qu'il croit avoir une certaine valeur, l'envoyer à la Monnaie royale à Ottawa pour le faire essayer?

M. AIKINS.

M. WHITE: Ce n'est pas la besogne de la Monnaie de faire l'essayage des minéraux; c'est celle du département des Mines.

M. DEVLIN: Il serait peut-être sage que le ministre informe le gouvernement de Washington que nous faisons maintenant l'affinage et la frappe de notre or, et peut-être que le gouvernement américain consentira à lui donner cours légal dans les Etats-Unis, ainsi que le voudrait l'honorable député du Yukon.

M. MURPHY: Le personnel de la Monnaie est-il sous la juridiction du Gouvernement canadien ou du gouvernement impérial, et comment sont faites les nominations.

M. WHITE: Elles sont faites entièrement par le directeur de la Monnaie royale, c'est-à-dire par l'autorité impériale.

M. DEVLIN: Mais les candidats préposés par le Gouvernement canadien sont-ils acceptés?

M. WHITE: Non.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 1re et une 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. WHITE demande à déposer un projet de loi (bill n° 184), à l'effet de modifier la loi sur la Monnaie d'Ottawa.

La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU POINÇONNAGE DES OBJETS EN OR ET EN ARGENT.

Sur motion de l'hon. George Perley, le bill (n° 108) concernant la fabrication, le poinçonnage et la vente des objets d'or ou d'argent et plaqués en or ou en argent, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. PERLEY: La Chambre des communes et le Sénat se sont occupés de cette question pendant les derniers dix jours. Le but de cette loi est de protéger le public contre la fraude et aussi de protéger les manufacturiers honnêtes. Le premier bill présenté au Sénat, il y a quelques années, l'avait été à la demande des manufacturiers et le Sénat l'avait adopté, mais les marchands de gros et de détail protestèrent et firent voir qu'il contenait plusieurs articles mauvais, et le bill fut retiré. Plus tard, l'ancien Gouvernement le proposa de nouveau et le public put exposer ses vues au

sujet de ce bill tant au Sénat qu'à la Chambre des communes, et la loi actuelle fut adoptée en 1908. Pour l'appliquer, on nomma un inspecteur, un homme du métier, et parfaitement au fait de tous les détails de la question. A l'occasion d'un procès qui a eu lieu à Toronto, il n'y a pas longtemps, les juges de la cour d'appel firent remarquer que certaines parties du bill n'étaient pas claires. Le bill présentement en délibération ne diffère pas substantiellement de la loi qui est dans les statuts, et je crois pouvoir dire en toute sûreté que les principes de ce bill sont exactement les mêmes que ceux de la loi actuelle, mais dans certains cas le texte a été modifié et le bill refondu de façon à le rendre plus clair et plus propre à protéger le public et les fabricants et les commerçants de ces articles.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre voudra-t-il expliquer les changements qui sont apportés à la loi par ce bill?

M PERLEY: Il voudrait mieux, peut-être, je crois, donner ces explications à mesure que nous adopterons les articles L'article 3 a été inséré afin de donner une définition plus claire des articles auxquels s'applique le bill, et rendre les autres dispositions dans un langage plus clair.

Sir WILFRID LAURIER: L'article 2 est-il modifié?

M. PERLEY: Un léger changement dans la définition. L'or et l'argent seront sensés comprendre l'alliage d'or et d'argent. Cela n'est pas dans la loi actuelle. On interprète aussi le mot "mark" d'une façon un peu différente qui est interprétée dans la loi actuelle, mais je ne crois pas que la différence soit bien grande. La définition est simplement plus claire.

Sur l'article 2 (définition).

Sir WILFRID LAURIER: Cet article, d'après ce que je comprends, n'est pas semblable à celui de la loi actuelle, et le mot "or' signifie maintenant un alliage d'or. Mon honorable ami peut-il donner à la Chambre la raison de ce changement?

M. PERLEY: La raison est que l'article 10, dans la loi actuelle, comprend l'or et l'alliage d'or. Si un bijou de 16 carats contient 16.24 d'or pur, alors c'est un alliage d'or.

M. BORDEN: Dans le commerce, l'or n'est pas employé à l'état absolument pur, on y ajoute des alliages.

Sir WILFRID LAURIER: Le bill ne contient aucune définition du mot "or".

M. BORDEN: Si mon très honorable ami regarde aux articles 10 et 11 de la loi existante, il verra que l'on y parle des alliages. Ainsi que je le comprends, le changement apporté à l'article 2 est fait en vue d'obvier à la nécessité d'en parler spécialement dans la loi.

M. PERLEY: Tous les articles de bijouterie dans lesquels il entre de l'or sont des alliages.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (articles auxquels la loi s'applique).

M. PERLEY: Cet article est nouveau; son but est de donner une description précise des divers articles auxquels la loi s'applique, d'en rendre le texte plus clair, et de permettre de décrire plus aisément les articles dans les autres parties du bill.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (parties dont l'adoptation est nécessaire pour l'usage du commerce).

Sir WILFRID LAURIER: Le présent bill traite d'un sujet très spécial et qu'on ne saurait facilement comprendre sans explications. Si je comprends bien, la présente dispositions n'est applicable qu'aux marchands de bijouterie.

M. PERLEY: Elle s'applique aux fabricants et aux marchands. Le paragraphe "f" de l'article d'interprétation décrit ce qu'est un "marchand"; c'est une personne exerçant la fabrication ou le commerce en gros ou en détail.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (marque indiquant correctement la qualité de l'article).

Sir WILFRID LAURIER: En d'autres termes cela veut dire simplement qu'aucun marchand ne pourra mettre en vente un article d'or ou d'argent à moins que la proportion d'or ou d'argent qui y est contenue soit marquée au poinçon.

M. PERLEY: Si le marchand y appose une marque, il doit le faire honnêtement et de manière à ne tromper personne. Le paragraphe "b" de l'article prescrit que toute marque appliquée sur un article doit être:

b) Une marque ou des marques indiquant vraiment ou correctement, ainsi que le requiert la présente loi, la qualité de l'or ou de l'argent, ci-après appelé marque de qualité.

Un fabricant peut faire des objets d'or ou d'argent sans les poinçonner, mais s'il les poinçonne il devra se conformer à ce paragraphe, afin que l'acheteur sache ce que ces marques signifient.

Sir WILFRID LAURIER: Lui est-il loisible de vendre un objet non poinçonné?

M. PERLEY: Oui, il lui est loisible de vendre des objets non poinçonnés.

M. LEMIEUX: Le public ne se trouve alors nullement protégé.

M. PERLEY: Cet article a surtout pour objet d'empêcher les fabricants d'apposer des marques de nature à induire en erreur. Il nous vient au Canada des articles de pacotille frappés au coin de maisons anglaises, de haute réputation et par lesquelles ils ne sont jamais passés. Aux termes du présent bill il sera clair que ces marchandises ne peuvent être vendues dans notre pays sous de telles marques.

Sir WILFRID LAURIER: Si je comprends bien, il est loisible au marchand de vendre un article dépourvu de toute marque, et alors l'acheteur court le risque en ce qui regarde la qualité; mais, si l'article a été poinçonné, alors l'acheteur aura l'assurance qu'on ne le trompe pas.

M. PERLEY: C'est ainsi que je l'entends.

M. BORDEN: C'est le même principe que celui inscrit dans la loi antérieure à cet égard.

M. MACLEAN (Halifax): A-t-on soulevé des objections en certains quartiers à l'adoption de la présente loi? Pourquoi n'a-t-elle pas été votée antérieurement?

M. PERLEY: La loi existante a été votée en 1908 après avoir été pleinement délibérée par un comité représentant les manufacturiers et les marchands de gros et de détail. On a jugé que la rédaction du projet de loi laissait quelque peu à désirer, à l'occasion de certaines affaires soumises aux tribunaux; et un comité composé de représentants de l'industrie ont remis la question à l'étude, et le présent projet d'amendement est en conformité des indications de ces messieurs. La seule objection que j'aie reçue m'est venue d'un bureau d'avocats de Toronto. Je leur ai écrit que je serais heureux de les recevoir et de leur prêter l'oreille sur le sujet; mais ils ne sont pas venus. Selon toute apparence le public est bien satisfait du bill tel qu'il est.

M. SINCLAIR: Les marchands ont-ils été mis au courant des modifications projetées. On s'est beaucoup intéressé à cette mesure en 1908. Lorsque la question fut débattue devant le comité du Sénat ces marchands en ont-ils été informés et mis à même de soumettre des représentations.

M. PERLEY: Le projet de loi fut déposé au Sénat dans les termes recommandés par le comité des manufacturiers, des marchands de gros et des marchands de détail, et ce comité comprenait nombre des hommes les plus en vue dans cette industrie.

Je propose l'addition des mots suivants à l'article 21:

La présente loi entrera en vigueur le 1er janvier 1914.

Monsieur le président, on m'a représenté que les marchands de ces articles seraient mis dans l'embarras si la présente loi entre immédiatement en vigueur.

(La motion est adoptée.)

M. MACLEAN (Halifax): L'article 20 abroge la loi de 1908 sur le poinçonnage de l'or et de l'argent et aux termes de l'article 21 du présent bill, celui-ci ne doit entrer en vigueur qu'au mois de janvier 1914. Alors ne se trouvera-t-il pas un intervalle durant lequel nous manquerons de législation à cet égard?

M. PERLEY: Puisque le présent bill ne prendra force de loi que le premier janvier 1914, l'abrogation de la loi actuelle n'aura pas lieu avant cette date.

M. BORDEN: L'article 20 ne recevra son application que dans les mêmes conditions que le reste du bill.

M. LEMIEUX: Le premier ministre a-t-il reçu des protestations contre l'adoption de ce projet de loi. Je me souviens que, lors de son dépôt au Sénat, les journaux en ont publié de vives critiques. On a prétendu qu'il favorisait la constitution d'un monopole.

M. BORDEN: Je ne me souviens pas d'avoir reçu de semblables protestations, mais j'irai aux renseignements.

M. PERLEY: Au département du Commerce nous avons reçu une lettre d'un bureau d'avocats de Toronto au sujet de ce projet de loi.

M. LEMIEUX: Mais du commerce même?

M. PERLEY: Comme je l'ai déclaré, le texte du présent projet de loi a été approuvé par un comité mixte de fabricants et de marchands de gros et de détail.

(Rapport est fait du bill.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES GRAINS.

Sur motion de l'honorable George H. Perley, la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et de prescrire relativement au bill (Y 2) intitulé: "Loi modifiant la loi des grains du Canada", adopté par le Sénat et ac-

tuellement soumis à cette Chambre, que lorsqu'une demande est faite à la commission pour un arrangement au sujet de l'inspection du grain, du pesage du grain, ou des deux, à un endroit qui n'est pas un point de tête de ligne d'une division ou d'un district d'inspection, la commission, si elle juge que cet arrangement devrait être fait et que la personne qui le demande est responsable, peut ordonner tel arrangement qu'elle juge à propos; à condition qu'outre les droits exigibles, l'excédent, s'il en est, des frais occasionnés pour la mise à exécution de cet arrangement sera payé par la personne qui le demande, en la manière et aux époques que la commission peut déterminer, et que les dispositions relatives à l'inspection et au pesage du grain, à la nomination des inspecteurs et des peseurs, et tous règlements établis par application de ces dispositions s'appliqueront à tout endroit au sujet duquel cet arrangement a été fait; et aussi que le droit pour la patente payable annuellement par le propriétaire, locataire ou gérant d'un élévateur de tête de ligne sera de vingt-cinq piastres; que le droit pour la patente payable annuellement par le propriétaire d'un élévateur se livrant à la fabrication des produits du grain dans la division de l'Ouest, sera de cinq piastres; que le droit pour la patente payable annuellement par le propriétaire ou locataire d'un élévateur régional sera de cinq piastres; que l'honoraire de patente payable annuellement par une personne qui demande de faire le commerce de grain à commission dans la division de l'Ouest sera de cinq piastres; et que le droit pour la patente payable annuellement par toute personne pour poursuivre le négoce d'acheteur de grain sur voie sera de cinq piastres.

M. PERLEY: Je lis ce qui suit au Feuilleton:

2e lecture du projet de loi (bill n° 163) (Lettre Y-2 du Sénat), tendant à modifier la loi des grains du Canada.

Je soumets ce projet de résolution en vue de me conformer, dans l'achèvement de ce bill du Sénat, au règlement de notre Chambre; car ce projet de loi autorise un relèvement des droits dans certains cas, en ce qui regarde les élévateurs et les acheteurs de grains sur voie, et autorise également les bureaux d'inspecteurs des grains à envoyer, lorsqu'on les en prie, un inspecteur spécial à un moulin, et si les droits ordinaires ne sont pas suffisants pour rémunérer l'inspecteur, alors les propriétaires du moulin en question sont tenus de payer la différence entre le droit exigé et son salaire.

M. OLIVER: Ce n'est pas simplement l'envoi d'un inspecteur que ce projet de loi autorise.

M. PERLEY: La première partie du projet de résolution est ainsi conçue:

Lorsqu'une demande est faite à la commission pour un arrangement au sujet de l'inspection du grain, du pesage du grain, ou des deux, à un endroit qui n'est pas un point de tête de ligne d'une division ou d'un district d'inspection, la commission, si elle juge que cet arrangement devrait être fait et que la personne qui le demande est responsable, peut ordonner tel arrangement qu'elle juge à propos; à condition qu'outre les droits exigibles, l'excédent, s'il en est, des frais occasionnés pour la mise à exécution de cet arrangement sera payé par la personne qui le demande.

Il s'agit d'autoriser le bureau à se rendre aux demandes qu'on lui adresse pour envoyer un inspecteur à un moulin aux frais des requérants. Aux termes de la loi actuelle, ils ne paraissent pas avoir ce pouvoir.

M. OLIVER: Si le désir du Gouvernement est de déclarer cette disposition applicable seulement aux moulins où l'on désire acheter du grain, je m'expliquerais la déclaration du ministre; mais je ne vois dans ce projet de résolution rien qui restreigne son application aux moulins. J'interpréterais ce projet de résolution comme preuve d'une intention de créer et d'autoriser la création de stations d'entreposage intérieures. Si telle n'est pas le but que l'on se propose, bien entendu nous devrons accepter la déclaration du ministre sur ce point. Autrement, c'est là une très grosse question et qui requiert plus d'explications que le ministre ne nous en a données.

M. PERLEY: Ce n'est pas notre intention dans ce projet de résolution de soulever la question des élévateurs terminaux intérieurs qui va venir sur le tapis plus tard dans le cours de la session.

Si l'honorable député veut se reporter à la cinquième ligne de cette résolution, telle qu'elle paraît au Feuilleton, il va trouver qu'elle a trait à un endroit qui est maintenant un point de tête de ligne. L'objet de cet article est tout simplement de donner aux commissaires des grains le pouvoir, s'ils jugent à propos d'en agir ainsi, de donner à un inspecteur la faculté de consacrer tout son temps à un moulin en particulier, et si les honoraires ordinaires ne suffisent pas pour acquitter les rémunérations dans ce cas-là, le propriétaire du moulin sur demande acquitte la différence.

M. McCRANEY: Je vois que je suis dans le vrai quand je dis que les commissaires du grain se sont réunis dans la ville de Saskatoon depuis il y a quelques semaines, et qu'une discussion a eu lieu relativement à l'à-propos de faire de Saskatoon un point de tête de ligne pour l'inspection du grain, et que, bien que rien de défini n'ait été déclaré par la commission, ils ont paru favorablement disposés à la recommandation qu'on en fit un point de tête de ligne. J'ai pensé, quand le ministre a donné avis de la résolution que c'était peut-être pour mettre à exécution une partie de ce dessein, relativement à Saskatoon et à d'autres grands centres de grains de l'Ouest. Mais je comprends que le ministre dit maintenant que tel n'est pas son but.

M. PERLEY: Le bill a été élaboré par le ministre du Commerce (M. Foster) avant

son départ, et a été présenté au Sénat et adopté par cette Chambre il y a une couple de mois. Il y a bien longtemps qu'il est au Feuilleton pour la deuxième lecture. J'ai présenté cette résolution afin de mettre la question strictement dans la limite des règles de la Chambre. Il est vrai que les commissaires des grains sont allés dans l'Ouest, et j'attends d'eux un rapport supplémentaire au sujet de questions diverses, et de ces élévateurs de tête de ligne de l'intérieur; mais ce bill n'a jamais eu pour but de s'occuper d'une façon quelconque de ce sujet.

M. McCRANEY: Le ministre a déclaré qu'à une époque ultérieure, il y aurait une occasion de discuter la question des élévateurs de tête de ligne. Qu'est-ce qu'il a à l'esprit? Nous nous occupons de la loi des grains; j'aurais pensé que voici l'occasion de faire cette discussion.

M. PERLEY: Si les députés sont satisfaits, l'arrangement que j'avais dans l'idée c'est que quand les crédits viendraient au sujet de la commission des grains et de la mise à exécution de la loi des grains, je m'arrangerais pour faire venir le docteur Magill et nous pourrions procéder à la discussion de ces questions, de n'importe quelle manière que mon honorable ami pourrait aimer.

M. OLIVER: Je n'aurais pas pensé que la stipulation au sujet des élévateurs de tête de ligne pût être faite au moyen d'une simple somme dans les crédits, mais que la législation qui nous est maintenant soumise serait la législation d'après laquelle cette somme serait accordée, et que les élévateurs de tête de ligne seraient mis en opération.

M. PERLEY: Il y a un article de la loi des grains, l'article 13, qui prévoit la construction d'élévateurs de tête de ligne, et s'il était décidé de construire des élévateurs de tête de ligne, et s'il était décidé de construire des élévateurs de l'intérieur, il faudrait qu'un item parût dans les crédits, et que l'argent fût dépensé conformément à l'article 13. La question pourrait venir pour la discussion devant cette Chambre sur cet item, et, ainsi que je l'ai dit, j'aurais été heureux de faire venir le docteur Magill, et de donner tous les renseignements qu'il aurait été possible de donner. Mais cette résolution en particulier n'a jamais eu pour but de s'occuper de la question des têtes de ligne.

M. OLIVER: Voici une question quelque peu importante, et je désire la comprendre avant que la résolution soit adoptée. Si la résolution et le bill sont destiné à ne s'appliquer qu'au cas que mon honorable ami a mentionné, je ne vois pas d'objection sérieuse à ce que les deux soient agréés sans plus de discussion. Mais si cette résolution et ce bill doivent constituer à la loi des grains des modifications en pertu desquelles des facilités de tête de ligne pour l'intérieur seront établies et conduites, alors, j'aimerais à dire qu'il y a un caractéristique de cette résolution que je puis désirer critiquer très fortement, et de fait à laquelle je désire m'opposer très sérieusement. S'il était possible pour mon honorable ami d'inclure dans cette résolution et dans ce bill des mots qui en restreignent l'application au cas d'un moulin, il n'y aurait pas d'objection aux projets de législation, mais si le bill et la résolution restent tels qu'ils sont, applicables d'après la lecture que j'en fais, à l'établissement d'un élévateur de tête de ligne de l'intérieur, alors j'aimerais à porter à l'attention du comité l'objection que j'ai au principe qu'ils contiennent.

Je ne vais prendre que quelques instants, et je puis aussi bien mentionner la chose dès maintenant. Mon raisonnement serait entièrement hors de propos si l'article ne s'applique qu'à un moulin; mon raisonnement est absolument basé sur la supposition, que je recueille de la lecture de l'article, que ce serait de la législation qui s'appliquerait à l'établissement d'un élévateur terminal de l'intérieur. En présumant que cela soit le cas, l'article dit que dans les cas où cette disposition prend effet, les rétributions ordinaires seront acquittées à cet endroit comme ailleurs, mais le coût additionnel de l'administration de ce que je considère être un élévateur de l'intérieur devrait être acquitté à ceux qui demandent l'établissement de cet élévateur terminal. Ceci, je crois, serait absolument condamnable, et cependant à la façon dont je lis cet article tant dans le bill que dans la résolution, je suis porté à dire que son application n'est pas restreinte au cas que mon honorable ami a mentionné.

Si on insérait dans la résolution et dans le bill des termes qui exprimeraient cette restriction—c'est-à-dire à l'effet que ceci ne s'appliquerait qu'aux moulins—cela serait tout à fait juste; je concède volontiers que le meunier qui tient à avoir une inspection spéciale de son moulin devrait en payer les frais supplémentaires. Mais s'il s'agit d'un cas de transaction de commerce général, ce commerce ne devrait pas être spécialement surchargé, il ne devrait payer que le taux régulier, et la surcharge pour la transaction des affaires à cette tête de ligne devrait faire partie du compte général pour le pays, si cela est nécessaire, étant soldée par une augmentation générale des taux et péages, mais non pas par un impôt spécial sur telle localité en particulier.

M. PERLEY: Je l'admets. Mon honorable ami connaît mieux que moi la loi des grains, mais il y a des clauses spéciales au sujet des têtes de ligne, et elles contien-

nent, pour le pesage et l'inspection des grains, à l'entrée et à la sortie, des provisions qui, nécessairement, s'appliqueraient aux élévateurs de tête de ligne dans l'intérieur, si ceux-ci étaient construits.

M. OLIVER: Je suis sous l'impresson que les conditions présentes existant à l'intérieur diffèrent grandement de celles constatées aux terminus ou points d'expédition actuels et qu'il faudrait amender la législation afin de considérer ces terminus intérieurs. Je présume que ce bill a pour but de faire face à cet état de choses.

M. BORDEN: Je ne sais si je comprends bien l'objection de l'honorable député et j'hésite à entrer dans le débat vu la connaissance très imparfaite que j'ai de la loi des grains. Si l'honorable membre suggère que ces dispositions couvriront la situation quant aux élévateurs de tête de ligne à l'intérieur après que ceux-ci auront été construits, je différerai d'opinion à cause du texte qui semble tout à fait opposé. L'honorable membre a sans doute remarqué dans l'amendement que, lorsque la demande est faite au bureau de faire faire l'inspection ou le pesage du grain ou les deux, à un endroit qui n'est pas un terminus d'une division d'inspection ou d'un terminus d'inspection, le bureau pourra alors prendre certaines mesures exigeant de la personne soumettant la demande un certain tarif.

Si l'on établit des élévateurs de tête de ligne à l'intérieur, l'amendement proposé ne saurait s'appliquer parce que l'exception contenue dans le statut empêcherait toute application de ce genre pour ces dispositions.

M. OLIVER: Mon opinion était que cette disposition était une des conditions de l'établissement de tels élévateurs.

M. BORDEN: Non. L'obligation de la loi est constante et quand ces élévateurs des points de l'intérieur auront été construits, alors ce statut, dont les terms sont durables, devra exclure tout tel élévateur de tête de ligne des obligations du statut, dans ses termes mêmes.

M. AIKINS: En dehors de ce que le premier ministre vient de mentionner, la résolution ne s'applique, d'après ce que je comprends, qu'à un endroit qui n'est pas un terminus. Si l'honorable député d'Edmonton veut se référer à l'alinéa "y" de la clause interprétative, il verra ce qu'on entend par une tête de ligne.

Un élévateur de tête de ligne comprend tout élévateur ou entrepôt qui reçoit ou expédie du grain et qui est situé à tout endroit que le Gouverneur en conseil aura déclaré être un terminus.

Puis l'article 13:

Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre de construire, acquérir, louer ou exproprier au nom de Sa Majesté tout élévateur de tête de ligne, si le Parlement n'a pas voté de crédit à cette fin.

De telle sorte que si en tout temps on déclare tel point une tête de ligne, les dispositions de ce projet de résolution ne s'appliqueront pas. C'est ainsi que je l'ai compris.

M. McCRANEY: Dans l'article 245 de la loi on prescrit certaines pénalités qui s'appliquent aux cultivateurs qui vendent leur droit à obtenir des wagons ou qui s'emparent à tort de wagons.

J'ai certaine correspondance de la Grain Growers' Association, d'Aberdeen, dans mon comté, où l'on prétend que les employés du chemin de fer ont l'habitude de mettre des wagons à la disposition des cultivateurs à une autre gare voisine ou sur une voie de parage sur paiement par celui-ci d'une somme d'argent aux employés du chemin de fer. Mes correspondants semblent persuadés que tel est le cas. D'autre part, ils discutent qu'il leur est difficile d'obtenir la preuve voulue à soumettre à la compagnie du chemin de fer qui l'a demandée, parce que le cultivateur lui-même, tel que la loi existe actuellement, serait, probablement, passible de la pénalité imposée par l'article, et ils ont demandé une disposition législative modifiant cette clause pénale afin de punir tout employé de compagnie de chemin de fer ayant commis une faute de ce genre, mais que la punition ne devrait pas être infligée à celui qui donne l'information. Ils font la suggestion suivante:

Que les alinéas suivants soient ajoutés à la loi des grains de 1910, article 245;

e) Un employé de tout chemin de fer qui vend, directement ou indirectement, le droit de charger un wagon, à son tour ou non, sera, après conviction sommaire, passible d'une d'une amende de $50 à $1,000 ou d'un emprisonnement n'excédant pas six mois, ou des deux.

f) L'acheteur ou le dénonciateur dans de tels cas ne sera pas convaincu de délit.

M. PERLEY: Veut-on prétendre que le cultivateur qui achète ce droit de l'employé de chemin de fer ne devrait pas être puni?

M. McCRANEY: Afin d'obtenir des preuves contre ces employés de chemins de fer, on dit qu'il sera nécessaire de faire une dérogation en faveur du cultivateur qui donne l'argent; autrement il serait impossible d'obtenir de preuves.

M. PERLEY: Si mon honorable ami veut écrire une lettre au ministre à ce sujet, nous verrons à ce qu'elle soit étudiée par la commission des grains.

M. McCRANEY: Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un système d'élévateurs de tête de ligne sous le ontrôle de l'Etat? Nous avons déjà discuté cette affaire dans cette Chambre et nous, citoyens de l'Ouest, avons eu raison de croire qu'à son accession au pouvoir le Gouvernement prendrait immédiatement des mesures pour la mise en service d'élévateurs à Port-Arthur, Fort-William et les points de transfert entre ces endroits et les ports de mer sur l'Atlantique. J'aimerais savoir de l'honorable ministre si c'est bien là le système visé par le Gouvernement et s'il se propose de le mettre en pratique.

M. PERLEY: Nous construisons un grand élévateur à Port-Arthur en ce moment, afin de régler les tarifs d'entreposage, du moins jusqu'à un certain point, et ainsi de suite. La construction d'un autre élévateur à Fort-William n'a pas encore été étudiée jusqu'à présent.

M. OLIVER: Je voudrais savoir la raison de l'augmentation des droits mentionnés dans cette résolution. Naturellement, comme les droits à payer sont un fardeau imposé au commerce, il est de notre devoir de savoir la raison de cette augmentation.

M. PERLEY: L'augmentation du tarif des droits suggérée pour les élévateurs et pour les acheteurs sur voie, est destinée à faire face aux frais d'impression des permis, à l'entretien du bureau, à la distribution des permis et ainsi de suite. Sous le régime de la présente loi le droit est de $2, mais ce chiffre n'a pas rapporté assez pour payer l'impression des permis, des règles et réglements, et pour la tenue d'un registre convenable de ces permis dans le bureau. Jusqu'à présent les recettes ont été administrées par le bureau du commissaires des entrepôts, et le droit pour permis était la seule source de revenu. Il en est résulté un fort découvert chaque année, et l'on a pensé que si le département des grains doit subvenir à son entretien, il importe de relever le droit du permis, ou bien le droit d'inspection et de pesage du grain, et le Gouvernement juge qu'il ne serait pas sage de relever ces derniers.

On a pensé que les élévateurs et les commerçants de grain pourraient payer cette légère augmentation sans s'en apercevoir.

M. OLIVER: Est-ce la politique du Gouvernement ou celle du département de fixer le droit à un chiffre qui couvre les frais tout entiers de l'exécution de la loi des grains, ou bien le droit n'est-il qu'un incident dans la prévision des frais?

M. PERLEY: En ce qui concerne le Gouvernement, nous ne nous proposons pas de fixer le droit dans l'intention de faire entièrement face aux dépenses de la commission des grains. Mais les commissaires des grains voudraient, autant que possible, mettre leur commission en mesure de subvenir à ses propres besoins, et comme pour élévateurs régionaux et élévateurs de tête de ligne, etc., semble très faible, eu égard au gros volume d'affaires qui se font, la commission propose d'effectuer cette légère augmentation.

M. OLIVER: Croit-on que ces droits contribueront sensiblement à faire face aux frais d'administration?

M. PERLEY: Oui.

M. OLIVER: Quelle est la capacité de l'élévateur qui se construit à Fort-William, et quand sera-t-il terminé?

M. PERLEY: Je crois que sa capacité est de deux millions et quart ou deux millions et demi de boisseaux, et aux termes du contrat, il doit être terminé vers le 15 ou le 30 septembre prochain. Si ma mémoire est fidèle, je crois que ce sont là les conditions du contrat.

M. McKENZIE: Si je ne me trompe, le ministre dit qu'il y figure dans ce bill une disposition portant que si le droit n'est pas assez élevé pour payer l'entretien du bureau, la personne à qui appartenait le grain paierait la différence. Ai-je bien compris?

M. PERLEY: Pas exactement. Si les propriétaires d'une minoterie désirent obtenir les services d'un inspecteur en propre, la nouvelle disposition veut que le demandeur comble la différence entre le chiffre ordinaire du droit et les appointements de cet inspecteur dont les services sont entièrement affectés à l'usage de cette minoterie.

M. McKENZIE: Qui a autorité pour établir cette différence?

M. PERLEY: Demande serait faite à la commission des grains et si elle croyait la demande raisonnable, elle attache un certain inspecteur au moulin, à condition que les demandeurs lui paient ses appointements ordinaires.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 1re fois et une 2e fois et adopté.)

M. PERLEY: Je propose que cette résolution soit renvoyée au comité chargé de l'examen du bill (n° 163), modifiant la loi des grains du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami croit-il que nous puissions suivre pareille procédure pour une résolution qui contient un article d'ordre financier? Cela me paraît contraire à toutes les règles.

M. PERLEY: Ce bill est venu du Sénat et j'ai demandé aux légistes de la Chambre s'il fallait saisir la Chambre d'une résolution. Ils ont exprimé l'opinion que la chose devrait se faire ainsi, et j'ai proposé la résolution conformément à cet avis.

Sir WILFRID LAURIER: Voici la question que je soumets: il n'y a pas de doute que cet article d'ordre financier doit être proposé par voie de résolution, mais le renvoyer à un comité saisi d'un bill qui a déjà été adopté au Sénat me paraît une infraction au règlement.

M. l'ORATEUR: Comme je suis pris à l'improviste, je ne saurais dire de prime abord que cette procédure soit tout à fait régulière. Si j'avais eu un peu plus de temps pour étudier la question, je pourrais donner une décision.

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

Reprise de la séance.

M. PERLEY: Je demande la permission de retirer la motion que j'ai faite, tendant à renvoyer la résolution relative au bill des grains au comité qui a été chargé d'étudier le bill n° 163.

(La motion est retirée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL SUR LA RADIOTELEGRAPHIE.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 26), présenté par M. Hazen, concernant la radiotélégraphie.

Sur l'article 4 (certains steamers à passagers doivent être munis d'appareils radiotélégraphiques).

Sir WILFRID LAURIER: J'étais absent lorsque le ministre a présenté ce bill. Je comprends qu'il tend tout simplement à réglementer les affaires de radiotélégraphie.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Que signifie cette dérogation?

M. HAZEN: J'ai intention de proposer à la première ligne de cet article un amendement ainsi conçu: "à compter du premier jour de juillet mil neuf cent treize et après". Je désire que l'amendement soit ainsi conçu: "à compter du premier jour de janvier mil neuf cent quatorze et après". Il sera impossible pour ces navires d'être munis d'appareils sans fils, avant le premier jour de juillet prochain, et je me propose de proroger le délai jusqu'au premier janvier 1914. Lorsque ce bill a été présenté en novembre dernier, nous supposions qu'il faudrait très peu de temps pour le faire adopter par la Chambre, et en pareilles circonstances nous pensions que le premier janvier 1913 serait suffisant. A double reprise, il s'éleva un fort débat sur ce bill, qui fut renvoyé au comité permanent de la Marine et des Pêcheries et après une longue étude il fut convenu de proposer le bill dans sa teneur actuelle.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est l'objet principal du bill?

M. HAZEN: Ce qui rend ce bill nécessaire, c'est le rôle de plus en plus important que joue partout la télégraphie sans fil Nous avons présentement sur la radiotélégraphie une loi qui autorise le ministre des Affaires navales à accorder des permis et dont les dispositions figurent dans ce bill. La principale disposition du bill est l'installation obligatoire d'appareils sans fil à bord de trois classes de steamers à passagers. C'est ce que dont traite l'article que nous discutons en ce moment. Il prescrit que trois classes de steamers devront être munis d'appareils sans fil: Premièrement, les steamers à passagers autorisés à transporter cinquante personnes ou plus, faisant le service entre des ports éloignés de 200 milles les uns des autres; secondement, des steamers à passagers autorisés à transporter deux cinquante passagers ou plus, faisant le service entre des ports éloignés de plus de 90 milles les uns des autres; et, troisièmement, des steamers autorisés à transporter cinq cents passagers ou plus, faisant le service entre des ports éloignés de plus de 20 milles les uns des autres.

Une autre disposition a rapport à la transmission et à la livraison des dépêches radiotélégraphiques par des lignes aériennes canadiennes et à l'emploi de sujets britanniques comme télégraphistes dans les stations terrestres. Il y a une amende pour la transmission de faux appels de détresse, ou dont est passible celui qui les interceptent volontairement. Pouvoir est accordé au Gouverneur en conseil de fixer les honoraires à payer pour les permis, d'acquiescer à quelque convention internationale concernant la radiotélégraphie et d'établir des règlements pour les faire observer. Il est aussi autorisé à établir des règlements pour la censure des signaux et messages radiotélégraphiques. Pouvoir est accordé au ministre de classifier les stations et de spécifier l'équipement dont doivent être munies les stations de chaque classe, d'émettre des permis aux stations et de fixer la période de temps pendant laquelle ils seront valables; de prescrire la forme des permis ainsi que les conditions et restrictions qu'ils doivent contenir; d'examiner des personnes désirant des certificats de télégraphistes, de prescrire la forme des examens pour ces certificats et prescrire quelle classe de télégraphiste il faudra pour le service aux différentes classes de stations; de spécifier les heures de services que doivent faire les télégraphistes aux différentes stations et le nombre de télégraphistes que doit comprendre leur personnel; d'établir des règlements pour l'ins-

pection de toutes les stations; d'établir des règlements concernant le service des installations sur les navires dans les limites des eaux territoriales et des règlements régissant le service de toutes les stations du Canada relativement aux communications qu'elles échangent entre elles.

Ce pouvoir est donné à Sa Majesté de prendre possession d'une station en tout temps et de l'exploiter pour le service du public. Des amendes proportionnées sont prescrites pour toute violation des différents articles de la loi nouvelle. A propos de la question de mon très honorable ami au sujet des exceptions, je dois dire que l'étude complète en a été faite par le comité. Les exceptions visent les navires qui font escale dans les ports canadiens pour faire du charbon ou des provisions ou en vue d'effectuer des réparations ou à cause de mauvais temps. Le motif pour autoriser ces exceptions est bien clair. Les navires qui font le service dans les rivières ou les eaux intérieure, autres que les Grands lacs en sont aussi exempts. On comprend que les navires qui circulent sur les rivières sont toujours en vue de la terre et pourraient s'échouer si un accident se produisait et mettre ainsi leurs passagers en sûreté. Il n'est pas aussi nécessaire que ces navires soient outillés avec des appareils radiotélégraphiques que les navires transocéaniques. Les navires qui fréquentent le détroit de Northumberland en sont aussi exempts. Ils ne perdent presque jamais la terre de vue; les bords sont habités et règle générale il n'y a pas beaucoup de brouillard, aussi le comité a pensé qu'on pourraient les exempter. Les navires de la baie Georgienne ont été également exemptés.

Sir WILFRID LAURIER: Pour quels motifs.

M. HAZEN: On a fait observer au comité que les navires qui fréquentent ces parages ne sont pas en état financièrement de supporter la dépense de l'équipement. La plupart d'entre eux ne transportent pas de passagers et les navires qui le font ne s'écartent pas beaucoup des rivages. Les bâtiments qui navigent sur les lacs du Canada, autres que les Grands lacs en sont exempts. Les navires qui vont de Toronto à Hamilton le long du rivage en seraient dispensés ainsi que les navires de Toronto à Niagara parce qu'ils longent en réalité le rivage et ne s'en éloignent jamais plus de 7 milles.

Les rivages sont habités et le comité a pensé qu'il y avait peu de danger à permettre à ces navires de ne pas avoir d'appareils de télégraphie sans fil.

Sur l'article 7 (pénalité pour expédition de fausses nouvelles).

M. HAZEN.

M. McKENZIE: La pénalité prévue n'excède pas $500 pour les frais et six mois d'emprisonnement. N'est-ce pas trop sévère.

M. HAZEN: C'est très anodin en comparaison de la pénalité imposée aux Etats-Unis qui ne dépasse pas $2,000 ou cinq ans de prison.

M. McKENZIE: Oui, mais dans ce cas, on emploie le mot "et"; et il n'y a pas d'alternative autre que l'amende et la prison.

M. HAZEN: Ce mot devrait être "ou". Mon honorable ami a parfaitement raison, nous ferons un amendement en substituant le mot "ou" pour "et".

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: J'attirerai l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur l'article 4 lu en tenant compte de l'article 9. Dans l'article 9 on prend la précaution de dire qu'aucune poursuite ne sera instituée en vertu de cet article, sans ordre du ministre. Les poursuites criminelles en vertu de l'article 4 sont plus sérieuses que celles visées par l'article 9. Je suggérerai que la même disposition soit adoptée pour l'article 4 que pour l'article 9, à savoir qu'aucune poursuite ne soit faite sans l'ordre du ministre.

M. HAZEN: Je crois qu'il serait préférable de la supprimer dans l'article 9. Car, après tout, si ces poursuites ne doivent être faites qu'avec l'approbation du ministre, la personne qui violera ces dispositions emploiera toute sorte de moyens et fera une pression politique sur le ministre pour empêcher de donner l'ordre d'instituer des poursuites. Il serait préférable de laisser régler chaque cas suivant son mérite.

M. SINCLAIR: J'aimerais voir laisser quelque discrétion au ministre, parce qu'il pourrait se produire des cas où cette discrétion aurait une grande importance. Quand a eu lieu le centenaire à Québec, une véritable flotte de steamers est arrivée des Etats-Unis pour assister au spectacle. Ces steamers pouvaient avoir des appareils qui n'étaient pas conformes à nos lois et ils n'auraient pas pu quitter le port sans payer une amende. Je signale seulement qu'il pourrait se produire des cas pour lesquels le ministre devrait avoir une certaine discrétion.

M. HAZEN: Ce bill a passé par un comité dont mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) et mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) étaient membres et il a été discuté complètement par ce comité. Il se peut que la suggestion du dernier orateur y ait été faite. Pour moi je suis opposé à cette proposition. Je ne pense pas qu'une poursuite devrait être instituée sans de bonnes raisons, et le pou-

voir discrétionnaire ne devrait pas appartenir au ministre. C'est le magistrat qui devrait décider de la culpabilité des délinquants. Je préférerais conserver au bill sa rédaction actuelle. Si, après que la loi aura été en vigueur, nous voyons un motif de corriger cet article, je n'hésiterais pas à m'adresser au Parlement et à lui demander un changement, je laisserai le bill tel qu'il est, surtout parce qu'il a été étudié par un comité spécial.

(Rapport est fait du bill ainsi modifié.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Douanes—Appointements et dépenses casuelles des différents postes de douane, y compris rémunération du service supplémentaire des fonctionnaires, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $3,125,000.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a une augmentation de $600,000 sur ce chapitre.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Par suite de l'augmentation sans précédent du revenu l'an dernier, on a trouvé qu'il était nécessaire d'employer un plus grand nombre de nouveaux fonctionnaires dans les différents postes de douane. Le total des nouveaux employés s'est élevé à 477 et leurs salaires forment un montant de $405,985. Les augmentations de salaire aux employés qui le méritaient forment un total de $152,110, le nombre de ceux qui ont été augmentés s'élèvent à 1,355. L'augmentation pour le paiement du service supplémentaire s'élève à $12,340 et l'augmentation des dépenses casuelles, transports, etc., à $49,085, ce qui fait un augmentation totale de $619,520.

Sir WILFRID LAURIER: Ces nouveaux fonctionnaires ont été placés, j'imagine, principalement dans les grands ports?

M. REID: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Il y en a eu quarante-huit à Montréal. Bien que la plupart des augmentations aient été faites dans les grands ports, les plus petits ont reçu dans beaucoup de cas des employés additionnels.

M PARDEE: Quelle classe de petits postes?

M. REID: Par exemple, il y en a eu un à Berlin, un à Bowmanville, six à Brantford, un à Brockville, un à Fort-William, sept à Hamilton, trois à Kingston, cinq à London, un à Midland, treize à Niagara-Falls, un à Sudbury, bureau dépendant du poste de North-Bay, un à Huntsville, bureau dépendant du poste d'Orillia, douze à Ottawa.

M. PARDEE: L'honorable ministre a nommé sept nouveaux employés à Hamilton, six à Brantford et treize à Niagara-Falls. Quelle est l'augmentation de recettes dans ces localités qui ont nécessité cette augmentation du personnel?

M REID: A Brantford en 1912-13, le revenu a été de $525,787. Dans le dernier exercice financier il a atteint $604,618, soit une augmentation de $74,829. A Hamilton, il y a eu une augmentation de $628,204 durant le dernier exercice financier et à Niagara-Falls, une augmentation de $146,848, c'est-à-dire, de $318,505 en 1911-12 à $465,353 durant le dernier exercice financier.

M. PARDEE: Les employés de Niagara-Falls ont-ils eu le même travail à faire l'an dernier que dans l'année où ils ont perçu $318,000?

M. REID: C'est un bureau où se font les déclarations et, par suite de l'augmentation générale des affaires dans tout le pays, il y a plus de travail à faire dans la division des déclarations et, naturellement, il y a une grande augmentation de recettes dans tout le Canada.

M PARDEE: Combien aviez-vous d'employés à cet endroit en 1911-12?

M. REID: Nous en avions trente-trois l'année précédente et il y en a maintenant quarante-six.

M. PARDEE: Quelle a été l'augmentation dans le total des déclarations?

M. REID: Je ne pourrais pas le dire sans avoir les registres du bureau sous les yeux.

M. PARDEE: La vérité est, je crois, que les vacances ont été remplies par des gens qui désiraient un emploi à Niagara-Falls. C'est extraordinaire que trente-trois hommes aient pu percevoir $318,000 en 1911-12 et qu'on en ait eu besoin de quarante-six en 1913-14, quand il n'y a eu que $120,000 d'augmentation de revenu. Il semble que le ministre s'occupe davantage de faire de nouvelles nominations que de percevoir le revenu.

M. REID: Je n'ai nommé quelqu'un nulle part sans une recommandation de l'inspecteur ou du percepteur, dans le cas ou l'inspecteur n'avait pas visité le bureau.

M. PARDEE: Quels sont les noms et les salaires des treize hommes nommés à Niagara-Falls?

M. REID: Les noms des employés sont: Burton, $800; Byers, $1,200; Chamberlain, $800; Day, $800; Emery, $800; Fisher, $800; Gardener, $750; Hanna, $800; Hern, $700: Pattison, $800; Prest, $800; Shriner, $800; Thompson. $800.

M. LEMIEUX: Combien d'employés ont été nommés pour remplacer ce vieux libéral que mon honorable ami a révoqué à Marieville?

M. REID: Seulement un.

M. OLIVER: Des poste de douane ont-ils été établis à Athabaska-Landing et à Edson?

M. REID: A Athabaska-Landing, mais pas à Edson.

M. OLIVER: Quand celui d'Athabaska-Landing a-t-il été établi?

M. REID: Un décret en conseil a été adopté il y a quelque temps pour produire son effet le 1er mai. Personne n'a encore été nommé, mais un fonctionnaire du Gouvernement est sur les lieux pour ouvrir le bureau.

M. OLIVER: Quel sera le traitement?

M. REID: Le fonctionnaire qui est là temporairement, reçoit $1,200 par année, je crois.

M. OLIVER: Quel sera le traitement de celui qui sera nommé?

M. REID: Cette question n'est pas encore décidée. Pour le moment, nous envoyons un fonctionnaire temporaire pour ouvrir le bureau.

M. OLIVER: Construira-t-on un édifice public?

M. REID: Nous envoyons un inspecteur sur les lieux, pour louer un local convenable.

M. OLIVER: J'apprends avec plaisir qu'un bureau de douane sera installé à cet endroit qui est devenu un point d'expédition important. C'est par là que passe presque tout le trafic de la Paix, de l'Athabaska et du fleuve Mackenzie. Le trafic arrive à Athabaska-Landing par chemin de fer et est transbordé sur des navires; depuis que le chemin de fer est construit jusque-là, le besoin d'un bureau de douane s'y fait vivement sentir. Il faudra aussi pourvoir à une installation convenable, car le fonctionnaire qui ira en cet endroit aura certainement beaucoup à faire. Il est important que les marchandises passant par là ne soient pas retardées par la douane, car la plus grande partie de ces marchandises sont destinées aux régions arctiques. Les navires ne font qu'un voyage par année et il est important que les marchandises qui arrivent à Athabaska-Landing puissent être expédiés le plus rapidement possible. Les mêmes remarques s'appliquent à la rivière de la Paix, où le trafic se fait par eau et au moyen de portages; un retard de quelques jours, à l'automne, peut entraîner des dommages considérables.

Je désire signaler au ministre l'utilité qu'il y aurait à établir un bureau de douane à Edson, qui est sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique et qui est une tête de ligne, à l'ouest d'Edmonton. Ce qui rend un bureau nécessaire à Edson, c'est qu'à cet endroit il y a un chemin de voiture allant jusqu'à la rivière de la Paix. Et bien que le trafic soit généralement expédié par Athabaska-Landing, une grande quantité d'effets de colons laisse la voie ferrée à Edson, surtout en hiver. Edson est la station de chemin de fer qui dessert la colonie de Grande-Prairie, située à 200 milles plus loin. Les immigrants des Etats-Unis expédient leurs effets directement par chemin de fer à Edson et c'est pourquoi un bureau de douane, à cet endroit, serait très nécessaire. De plus, il y a un certain nombre de mines de charbon aux environs d'Edson. Un embranchement de 50 milles part de la voie principale du Grand-Tronc à Bickerdike, quelques stations à l'ouest d'Edson. Trois ou quatre mines sont en exploitation sur le parcours de cet embranchement, et une autre est aussi en pleine exploitation, à 50 milles plus à l'ouest, sur la voie principale. Edson est le centre d'affaires le plus rapproché pour toutes ces mines.

Ainsi, Edson est le point de départ pour l'établissement de Grande-Prairie, en été et en hiver, mais surtout en hiver; c'est le centre d'affaires le plus rapproché des mines de charbon; c'est une tête de ligne sur le Grand-Tronc-Pacifique et, tout près de là, il y aura aussi une tête de ligne du Nord-Canadien, et pour toutes ces raisons je conseille fortement à l'honorable ministre d'établir un bureau de douane à cet endroit. Je ne dis pas que la localité est aussi importante qu'à Athabaska-Landing; elle l'est peut-être moins, mais elle a beaucoup plus d'importance que nombre d'autres endroits qui ont des bureaux de douane.

M. REID: Je me rends parfaitement compte qu'Athabaska-Landing est destiné à devenir un poste important; pour cette raison nous avons envoyé là un fonctionnaire de beaucoup d'expérience, qui ouvrira un bureau afin de donner toutes les facilités nécessaires aux importateurs. Je crois qu'avant lontgemps nous aurons besoin d'un deuxième fonctionnaire à cet endroit.

Quant à Edson, j'ai pris note des remarques de l'honorable député et j'étudierai la question. Mon honorable ami ne doit pas oublier que nous avons ouvert plusieurs bureaux dans cette région, dans le cours de l'année. Nous en ouvrons autant que possible avec les crédits mis à notre disposition. Nous en avons ouvert plusieurs aux environs d'Edmonton et je crois que si nous devons en ouvrir un nouveau, ce sera plus à l'ouest, sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique.

M. OLIVER: Si l'honorable ministre veut prendre des renseignements, je suis certain qu'il constatera que ce que je viens de dire au sujet d'Edson est absolument exact. C'est, pour ainsi dire, un point

stratégique où un poste de douane est plus nécessaire que dans beaucoup d'autres endroits que j'ai mentionnés, bien que ces derniers bureaux rendent aussi de grands services. Je suis content d'apprendre que le ministre est renseigné sur l'importance et les besoins d'Athabaska-Landing, car cette localité n'est pas du tout dans les mêmes conditions que les autres ports secondaires du pays.

M. REID: Je m'en rends parfaitement compte.

M. OLIVER: Le ministre pourra faire ériger à Edson un édifice assez considérable, car le besoin s'en fait réellement sentir.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il décidé quelque chose au sujet du loyer réclamé par l'officier de douane à Marieville, dont je lui ai parlé, il y a quelque temps. L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) sait que ce vieux fonctionnaire est un citoyen infiniment respectable qui a quitté la ville qu'il habitait pour venir remplir les fonctions de douanier à Marieville. Ce déplacement lui a occasionné des dépenses et je désirerais savoir si le ministre a décidé quelque chose, au sujet du loyer qu'il réclame.

M. REID: Je me suis occupé de l'affaire dès qu'elle m'a été signalée par l'honorable député et j'ai constaté que la réclamation était pour cinq ans de loyer. Je ne vois pas comment nous pouvons payer une pareille réclamation. Nous payons actuellement un loyer à Marieville. Si le réclamant envoyait une réclamation pour un an de loyer, j'en proposerais le paiement, mais je ne vois pas comment je pourrais proposer le paiement d'une réclamation antérieure à mon arrivée au département.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je désire savoir d'après quelle règle sont payés les fonctionnaires aux différents postes de douane.

M. REID: Quelques-uns sont payés suivant l'importance des recettes du bureau. Aux endroits où il n'y a pas de recettes, et où nous avons des douaniers pour le service de la surveillance, les salaires sont déterminés d'après le travail à faire.

M. HUGHES: Ainsi, les salaires sont fixés les uns d'après les recettes, et les autres d'après le travail fait?

M. REID: Il y a des postes de surveillance qui ne donnent aucun revenu. A d'autres endroits, nous avons des fonctionnaires pour recevoir la déclaration des navires et leur délivrer l'acquit de la douane.

M. HUGHES: Le ministre peut-il me donner des détails concernant deux ou trois localités?

M. REID: Certainement.

M. HUGHES: Quel est le chiffre du revenu à Montague?

M. REID: Pendant l'exercice expirée le 31 mars 1912, il s'est élevé à $385.94.

M. HUGHES: Combien de navires ont fait la déclaration d'arrivage et reçu leur acquit.

M. REID: Arrivages, 130; départs, 3; déclarations à l'arrivée par chemin de fer, 91; acquits, 5; arrivages maritimes, 3; départs, 3; cabotage et navigation intérieure, arrivages, 199; départs, 198.

M. HUGHES: Cela comprend-il le navire qui fait le service deux ou trois fois par semaine?

M. REID: Je le suppose, puisque l'acquit est de rigueur pour ces bâtiments.

M. HUGHES: Quels sont les salaires à cet endroit?

M. REID: Il y a un seul fonctionnaire, Sam. Mutch, sous-percepteur, qui reçoit $400.

M. HUGHES: Le ministre peut-il me fournir les mêmes renseignements concernant Souris?

M. REID: Recettes, $2,470.88. Arrivages, 144; départs, 15; arrivages par chemin de fer, 152; départs, 3; arrivages maritimes, 42; départs, 43; navires de cabotage et de navigation intérieure, arrivages, 254; départs, 261; traitement du fonctionnaire A. O. Currie, $700.

M. HUGHES: Que reçoit le douanier?

M. REID: $200.

M. HUGHES: Puis-je avoir les mêmes renseignements concernant Georgetown?

M. REID: Recettes, $220.43; arrivages, 82; départs, 8; arrivages par chemin de fer, 72; départs, 13; arrivages maritimes, 17; départs, 11; navires de cabotage et de navigation intérieure, arrivages, 320; départs, 326.

M. HUGHES: Il doit y avoir une erreur dans ces chiffres.

M. REID: Ils sont tirés du rapport officiel. Le salaire du fonctionnaire, Charles Owen, est de $700.

M. HUGHES: Combien y a-t-il d'employés à cet endroit?

M. REID: Il y a le sous-percepteur, Charles Owen. T. G. S. Hession a été employé comme douanier pendant douze jours, $12, et A. H. McLeod, pendant 68 jours, $68.

M. HUGHES: Y a-t-il eu des changements pendant la présente année?

M. REID: Je n'en connais aucun, à moins qu'il ait eu lieu très récemment.

M. HUGHES: Y a-t-il eu un changement?

M. REID: Je n'ai rien dans mes notes indiquant un changement. Mais si mon honorable ami possède quelques renseignements il pourra, peut-être, me dire ce qui en est.

M. HUGHES: M. Thomas W. Morrissey a été nommé percepteur de douanes.

M. REID: A la place de M. Owen?

M. HUGHES: Oui.

M. REID: Le changement a pu être fait après la confection de la note que j'ai ici.

M. HUGHES: Je sais que M. Morrissey a été nommé et on me dit que M. Owen a été mis à la retraite.

M. REID: Le changement a pu avoir lieu ces jours derniers.

M. HUGHES: Je désirerais savoir exactement ce que vous payez pour la perception du revenu.

Je crois qu'il y a erreur dans le nombre des navires indiqués. Il doit s'agir de bateaux de pêche.

M. REID: C'est le rapport officiel que j'ai sous la main.

M. HUGHES: Je ne mets pas en doute la parole de l'honorable ministre, mais le rapport ne contient pas les données les plus récentes. Quand ce document a-t-il été fait?

M. REID: C'est le rapport que m'a adressé le percepteur de Georgetown.

M. HUGHES: A quelle date?

M. REID: Vers le fin de l'exercice de 1912.

M. HUGHES: Puis-je obtenir ce renseignement?

M. REID: Je me procurerai tous les renseignements que l'honorable député veut obtenir, je les lui ferai connaître demain.

M. HUGHES: Quels sont les appointements des fonctionnaires de la douane à Georgetown? Quels est le chiffre de la pension de retraite acquittée à M. Owen et quels sont les appointements de M. Morrissey?

M. MACLEAN (Halifax): Quels sont les appointements que reçoit le fonctionnaire nommé, depuis environ quinze mois, à la baie Spry, comté d'Halifax?

M. REID: $900 par année.

M. MACLEAN: Quelles sont ses fonctions?

M. REID: Il est chargé de la répression de la contrebande.

M. MACLEAN: Pour quel district?

M. REID: Sur une certaine étendue du littoral.

M. MACLEAN: A qui fait-il rapport du travail qu'il accomplit?

M. REID: A M. Wilson, chef du service de surveillance.

M. MACLEAN: A-t-il fait quelque travail?

M. REID: Il a opéré quelques saisies; à tout événement, il a gagné son salaire.

M. MACLEAN: Quelles saisies?

M. REID: Je me rappelle qu'on m'a signalé qu'il a fait certaines saisies, puisque j'ai dû signer des documents se rapportant à celle-ci.

M. MACLEAN: L'honorable ministre dit-il que ce fonctionnaire a opéré une saisie?

M. REID: Oui.

M. MACLEAN: Avec tous les égards que je dois à l'honorable ministre, je ne vois pas quelle raison il peut invoquer pour justifier la nomination de ce fonctionnaire. On a créé un nouvel emploi pour cet homme. Il habite une localité où il lui sera impossible de remplir la moindre fonction en ce qui a trait à la surveillance de la contrebande, fonction qui puisse excuser le ministre de lui payer ces appointements. L'honorable ministre constatera que, s'il est arrivé à cet homme d'opérer la moindre saisie, il s'est uni à quelque fonctionnaire supérieur en cette occurrence. Je ne puis m'empêcher de croire que la création de cet emploi et la nomination de ce fonctionnaire n'ont été uniquement qu'une simple faveur politique. Cet emploi était inutile, dans le cours ordinaire des affaires, et je dis que cet homme ne gagne, ne gagnera et ne se propose pas de gagner son salaire.

M. LAW: L'honorable ministre a fait deux nominations dans le bureau d'Yarmouth, l'une pour remplacer un fonctionnaire décédé et l'autre pour remplacer un employé mis à la retraite. Les anciens fonctionnaires avaient fidèlement exécuté leur travail durant un grand nombre d'années et leurs successeurs sont MM. J. W. Boyd et Arthur Rogers. Je n'ai rien à dire contre la nomination de ces personnes, surtout contre celle de M. Rogers qui s'occupa d'affaires durant plusieurs années et qui, sans doute, sera un fonctionnaire modèle. Je ne m'insurge pas non plus contre les appointements de $1,000, par année, qu'on paiera à ces deux fonctionnaires, car, bien loin de là, je trouve qu'ils ne sont pas assez élevés. Cependant, il y a trois autres fonctionnaires de cette catégorie à ce port, ce sont MM. H. C. Churchill, Andrew Kirk et J. B. Pothier qui ont rempli fidèlement leur devoir, depuis plusieurs années et dont deux ne reçoivent que $800 par année, alors que

le troisième retire $850 pour le même laps de temps. L'honorable ministre se propose-t-il de porter les appointements de ces fonctionnaires au chiffre de ceux que recevront les nouveaux nommés?

M. REID: Les personnes mentionnées reçoivent un supplément de salaire; M. Churchill retire $850, par année, et on lui a payé une somme additionnelle de $139.20, tandis que Kirk reçoit $800, par année, et une somme additionnelle de $170.

M. LAW: En réponse à une question que j'ai posée, le 18 décembre, l'honorable ministre m'a dit que M. Cann recevait $1,150 d'appointements. M. Cann est commis au bureau; c'est un homme de première ordre et qu'on ne saurait remplacer avantageusement à cette fonction. L'honorable ministre m'a dit que les appointements de M. Churchill étaient de $850, tandis que M. Kirk recevait $800, M. Boyd, $1,000, M. Rogers, $1,000 et M. Pothier, $800. Il va sans dire que MM. Rogers et Boyd recevront un supplément d'appointements pour travail fait en dehors des heures de bureau, comme MM. Pothier et Kirk. M. Thomas Brown, l'ancien fonctionnaire, est décédé et M. William McGill a été mis à la retraite.

M. REID: M. Bowen recevait $1,500 et son successeur ne retire que $1,000; M. McGill retirait $1,200 et l'on ne paie que $1,000 à son successeur.

M. LAW: Oui, mais M. Bowen était l'employé du ministre depuis trente ans et M. McGill comptait trente-quatre années de service.

Je ne trouve pas à redire aux appointements que reçoivent les nouveaux titulaires, car je crois que $1,000 par année, ne sont certainement pas un salaire trop élevé, mais j'en appelle à l'esprit de justice et d'équité de l'honorable ministre des Douanes et je lui demande de dire si ces trois personnes qui comptent d'aussi nombreuses années de service, ne devraient pas être mises, au moins, sur un pied l'égalité avec les nouveaux fonctionnaires. J'espère que l'honorable ministre n'établit pas cette différence parce que les nouveaux fonctionnaires sont de ses amis politiques et que les autres ont été des libéraux, dans le passé.

M. REID: Je crois que les fonctionnaires libéraux qui relèvent du ministère des Douanes, par tout le Canada, reconnaîtront que je les ai traités avec justice dans le cas des augmentations d'appointements, l'année dernière. Le salaire des douaniers préposés aux arrivages est uniforme; les commis qui font le travail de bureau reçoivent des appointements un peu plus élevés, mais ils ne font pas de travail supplémentaire. Pour cette raison, il est très difficile d'augmenter les appointements des préposés aux arrivages disons à Yarmouth, et de ne pas en agir de cette façon à l'endroit de tous les employés de cette catégorie répartis par tout le Canada. J'ai essayé d'augmenter les appointements chaque fois que j'ai pu le faire, mais les honorables députés savent qu'il faut beaucoup d'argent pour répartir cette augmentation par tout le pays. Personnellement, j'ai toujours estimé que les salaires étaient partout très peu élevés. L'année dernière, nous avons accordé des augmentations qui représentaient $152,000. Autant qu'il nous est possible de le faire, nous tenons à accorder certaines augmentations, cette année. Il me fera réellement plaisir d'augmenter les appointements de tous les fonctionnaires qui méritent cette faveur, lorsque j'aurai l'argent voulu pour le faire.

M. LAW: Je me suis efforcé de faire comprendre à l'honorable ministre que M. Boyd est préposé aux arrivages et qu'il surveille les navires qui arrivent de Boston, deux fois par semaine, ou chaque jour, durant l'été. Il reçoit un supplément d'appointements, comme MM. Kirk et Pothier. J'affirme que l'honorable ministre devrait mettre ces trois fonctionnaires sur un pied d'égalité avec les autres. Il ne paiera pas trop cher les services des nouveaux nommés, non, il rendrait simplement justice à de vieux et loyaux serviteurs de l'Etat.

M. REID: M. Bowen, le fonctionnaire décédé, recevait également un supplément de salaire pour travail exécuté en dehors des heures de bureau; c'est ainsi que M. Rogers, qui a pris sa place, recevait $50 de moins, par année, que ce que retirait M. Bowen et, pourtant, il fait le même travail. Je ne vois pas qu'il soit injuste de le nommer aux appointements de $1,000.

M. LAW: Je ne dis pas que cela est injuste. J'affirme que les appointements que l'honorable ministre des Douanes accorde à MM. Boyd et Rogers ne sont pas trop élevés, mais lorsque je constate que M. Boyd reçoit $1,000 et que d'autres douaniers de la même catégorie qui remplissent cette fonction depuis plusieurs années ne retirent que $800 ou $850, je suis porté à croire que l'honorable ministre devrait les mettre tous sur un pied d'égalité.

M. REID: Je tiendrai compte de vos observations quand je m'occuperai du relèvement des appointements des employés.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre peut-il m'indiquer les recettes totales des douanes pour le dernier exercice?

M. REID: Je n'ai ici qu'un état non officiel. Le commissaire me dit que les chiffres officiels seront un peu plus élevés. Le total des recettes au 31 mars 1913 représentait $113,817,578.29; celles de l'exercice pré-

cédent furent de $86,397,943.70, ce qui laisse un excédent de $27,419,643.59.

M. GUTHRIE: En regard d'une augmentation dans la perception des douanes de $27,000,000, cette année sur l'an dernier, l'augmentation projetée, dans le cas des appointements et des dépenses s'élève à $760,000. Le pourcentage des dépenses occasionnées par la perception du revenu des douanes a toujours été en décroissant, si on en excepte une ou deux années, depuis la Confédération. Dans le tableau publié par le ministère des Douanes, à la page 13, je trouve que, alors qu'en 1868, ce revenu représentait presque 6 p. 100, l'an dernier il était tombé à 2.78 p. 100. Plus considérable fut le revenu des douanes, moins élevé a été le pourcentage des frais d'administration. Je n'ai pas eu le temps de reviser mes calculs, mais j'estime que les frais, cette année, varieront de 3¼ à 3½ p. 100. Cela démontre que malgré les augmentations accordées l'an dernier—lesquelles, à mon sens, avaient leur raison d'être—le profit qu'on nous soumet aujourd'hui aura pour résultat d'augmenter sensiblement les frais du service. Il n'en devrait pas en être ainsi, car nous pouvons percevoir des montants plus considérables à meilleur marché proportionnellement qu'on pourrait le faire dans le cas de montants moins élevés. L'an dernier, l'honorable ministre a augmenté d'environ $152,000 les appointements des fonctionnaires des douanes. Dans un grand nombre d'endroits, les fonctionnaires des douanes, non pas ceux du service intérieur, mais ceux du service extérieur, n'étaient pas suffisamment rémunérés. Je crois que j'ai, à l'instar d'autres membres de la Chambre, félicité alors l'honorable ministre à propos de son projet d'augmenter les appointements de ces fonctionnaires. Toutefois je ne m'attendais pas alors à ce qu'on nous soumît un projet d'augmentation représentant environ $600,000—crédit demandé ce soir sous le titre: appointements, dépenses casuelles.

Cela semble hors de toute proportion, si l'on tient compte de l'augmentation du revenu. J'ignore si l'on peut trouver un meilleur exemple de la façon dont on réalise ce montant, que celui qui ressort de ce qui s'est passé dans le comté de Welland. J'aurais aimé que mon honorable ami de Welland (M. German) fût ici, ce soir. Je suis certain qu'on a porté le fait à la connaissance d'un grand nombre de ses amis qui représentent les divisions électorales voisines, que, dans l'administration des douanes à Niagara-Falls, le personnel a été augmenté outre mesure. On me dit qu'on rencontre, à cet endroit, des douaniers portant insignes et se nuisant mutuellement. Lorsqu'on réalise qu'on a nommé treize nouveaux fonctionnaires pour percevoir quelques centaines de milliers de dollars d'un revenu supplémentaire, on doit croire—et c'est mon cas—qu'il y a quelque chose de vrai dans le bruit qui se répand partout au sujet de l'administration des douanes à ce point.

Vous avez haussé votre coût de perception à cet endroit de 8, 9 ou 10 pour cent, en même temps que l'augmentation moyenne est seulement d'environ 3¼ ou 3½ pour cent. Si la rumeur est vraie, vous avez nommé un excédent de fonctionnaires dans votre service pour des fins politiques. Par l'entremise d'associations, des amis politiques ont adressé des demandes d'emplois à Niagara-Falls au ministère des Douanes ou au ministre personnellement, et ce dernier a cédé. Il a destitué le plus grand nombre de libéraux possible. Il les a remplacés et il a ajouté treize nouveaux fonctionnaires à cet endroit-là. Je ne puis voir de justification de cette augmentation de $600,000 que le ministre projette dans l'article qui nous est soumis, surtout parce qu'il est suivie d'un autre article relatif aux appointements et aux frais de déplacement d'inspecteurs, etc., indiquant une augmentation de $75,000, et d'un autre relatif aux impressions, à la papeterie et aux autres dépenses, accusant une augmentation de $10,000. En y ajoutant une augmentation de $75,000 pour l'achat d'un nouveau navire garde-côte—à laquelle je n'objecte pas particulièrement — on constate que l'augmentation se totalise par $760,000, soit plus de trois quarts de million. Et il semble que nous ayons très peu à montrer en retour. Le ministre a donné très peu de renseignements. Il nous a simplement dit qu'il a nommé six nouveaux hommes à Brantford, sept à Hamilton, cinq à London, douze à Ottawa et quinze à Niagara-Falls. Combien des nominations à Ottawa ont été faites dans le service intérieur?

M. REID: Les fonctionnaires additionnels dans le service intérieur sont au nombre de douze.

M. GUTHRIE: M. Breadner est-il du nombre?

M. REID: Non, M. Breadner est dans le service extérieur.

M. GUTHRIE: Ces douze fonctionnaires du service intérieur sont-ils nommés à la suite d'un examen du service civil.

M. REID: Ils sont nommés par l'intermédiaire de la commission du service civil. Le commissaire des Douanes s'adresse à la commission du service civil et les fait nommer dans le service intérieur.

M. GUTHRIE: Alors leurs appointements ne font pas partie de cette augmentation de $600,000?

M. REID: Non.

M. GUTHRIE: Cette augmentation n'en est que plus manifeste.

M.REID: J'ignore si l'honorable membre était présent lorsque j'ai expliqué que cette augmentation était destinée aux préposés nommés par tout le Dominion.

M. GUTHRIE: J'étais présent. Mais je ne comprends pas que la perception d'un revenu additionnel de $27,000,000 exige 477 nouveaux fonctionnaires. Je puis comprendre que, en suivant le plan qu'il paraît avoir adopté à Welland et à Niagara-Falls, le ministre pourrait dépenser bien plus que $600,000 dans tout le Dominion. Mais l'expérience que le ministre a acquise, car il a eu une longue carrière en qualité de membre du Parlement, de même qu'à titre d'homme de profession et d'affaires—il s'est, je crois, activement occupé d'affaires—doit lui avoir montré que rien ne justifie l'augmentation de dépense qu'il projette maintenant. Ainsi que je l'ai fait observer, le pourcentage du coût devrait accuser une diminution, et, de fait, il subit un relèvement. Cela indique qu'il y a quelque chose de radicalement défectueux dans le système. Je ferai remarquer que la difficulté consiste en ce que le ministre a nommé un excédent très considérable de fonctionnaires dans son ministère, de la catégorie de ce que nous pouvons désigner sous le nom de cabaleurs politiques. Je n'ai pas de doute qu'on l'ait fortement importuné, en vue de trouver des emplois au profit des nombreux postulants qui l'ont sollicité. Il a cédé, et il a par suite relevé le coût de la perception des droits de douane. A moins qu'il ne puisse nous donner une certaine assurance qu'il n'établira à l'avenir l'ancienne proportion et l'ancienne échelle descendante entre le revenu et le coût de la perception, je ne crois pas que cette Chambre devrait ratifier cette augmentation, si on ne la justifie pas plus amplement. Je prétends qu'il faut grandement attribuer cette augmentation à la création d'emplois politiques pour le compte de cabaleurs politiques aux frais du Gouvernement.

M. SINCLAIR: Je connais dans mon collège électoral un cas, qui peut, dans un faible degré, expliquer le système adopté par le ministre. Dans la petite ville de Mulgrave se trouvait un douanier du nom de Hattie, qui recevait $75 par année pour effectuer un service virtuellement nominal. Le ministre a renvoyé M. Hattie, et il a nommé en son remplacement un vieux monsieur très digne, qui a été un fidèle ami de son parti pendant de nombreuses années, M. David Murray.

Les appointements de ce dernier sont de $400 et il a accompli, je suppose, le même service que M. Hattie effectuait, et qu'il était content d'effectuer pour $75. Je suis certain que cette nomination est politique, ce ne peut être rien autre chose. Je n'ai pas de plainte à porter contre la nomination de M. Murray. C'est un excellent vieillard et un de mes amis. Mais je ne puis voir de raison motivant l'augmentation de $75 à $400 pour des fonctions presque nominales. Je désirerais que le ministre m'apprît s'il doit augmenter d'autres douaniers, accomplissant un léger service et gagnant entre $75 et $150 par année, et porter leurs appointements à $400, comme dans le cas de M. Murray. Si mon honorable ami avait l'intention d'accorder une augmentation générale, je pourrais comprendre pourquoi il devrait octroyer $400 à M. Murray; mais, si les autres doivent être maintenus aux mêmes appointements, la seule explication que l'on puisse donner est que c'est une faveur politique.

M. REID: M. Murray a été destitué il y a quelques années, lors de l'avènement du parti libéral au pouvoir, et, autant que je sache, sans motif. Nous l'avons simplement nommé aux mêmes appointements que ceux qu'il recevait lors de sa destitution.

M. SINCLAIR: Il n'en est pas ainsi. M. Keating est le préposé des douanes nommé en remplacement de M. Murray, et il occupe encore cet emploi. M. Hattie, le douanier à Mulgrave, touchait $75 et on l'a destitué. M. Murray l'a remplacé aux appointements de $400.

M. REID: M. Duchemin a institué une enquête sur le cas de M. Hattie, et il a trouvé ce dernier coupable de cabale politique. Je suppose qu'on aurait aussi dû destituer M. Keating et faire réintégrer M. Murray à son ancien emploi.

M. SINCLAIR: Non, je ne le crois pas, car vous ne pourriez obtenir de preuve de cabale politique contre M. Keating. Ce dernier est un bon fonctionnaire, qui a toujours très bien rempli son emploi, et on ne peut l'accuser de cabale politique. Si vous pouviez avoir trouvé un fait contre M. Keating, cela serait probablement arrivé. Je mentionne ceci à titre de specimen de la manière dont le ministre dirige les affaires sur la côte, et la seule explication que je puisse trouver de son action en demandant une aussi grande augmentation dans le montant des appointements, c'est son désir de récompenser ses amis politiques.

M. PUGSLEY: Je crois savoir que M. Murray occupait, il y a quinze ou seize ans, l'emploi de percepteur des douanes.

Le gouvernement libéral l'a destitué après enquête. Il recevait $400. Depuis l'avènement du présent Gouvernement au pouvoir, on a enquêté au sujet d'un fonctionnaire peu important, M. Hattie, qui touchait $75. Je suppose que ce montant rémunérait suffisamment le service qu'il accomplissait. On l'a destitué et on a nom-

mé M. Murray en son remplacement. Cependant, au lieu de toucher les mêmes appointements que M. Hattie, M. Murray a obtenu les appointements que comportaient l'emploi de percepteur de douanes, emploi qu'il a tenu pendant quinze ans. Est-ce là l'assertion du ministre?

M. REID: J'ai dit que M. Murray a été forcé de démissionner et qu'il n'a pu obtenir sa pension de retraite.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas cru qu'on eût alors très justement traité M. Murray. J'ai essayé de faire régler son allocation de retraite.

M. REID: Il figurait sur la liste de retraite, et les gens du voisinage ont cru que la justice avec laquelle on l'avait traité était problématique. Les appointements de $75 pour un fonctionnaire...

M. PUGSLEY: C'est tout ce qu'a reçu M. Hattie.

M. REID: Mais c'était insuffisant pour vivre, et M. Murray a été nommé à des appointements probablement un peu plus élevés que ceux payés à M. Hattie. Mais il avait été traité avec injustice, il avait perdu sa pension de retraite pendant quinze ou seize ans, et il avance en âge.

M. PUGSLEY: On lui a donné des appointements cinq fois plus élevés que ceux de M. Hattie.

M. REID: L'honorable membre serait d'avis que $75 ne seraient pas des appointements raisonnables pour tout homme accomplissant un service douanier. En tous cas, M. Murray avait réellement une juste réclamation à exercer contre le Gouvernement pour avoir perdu sa pension de retraite, et nous avons cru devoir lui accorder des appointement probablement un peu plus élevés que ceux auxquels nous aurions pu nous procurer un autre employé, dans le but de tâcher de lui rendre justice à la suite de la perte de sa pension de retraite.

M. SINCLAIR: Il aurait été préférable de lui octroyer sa pension de retraite que faire ce règlement. S'il a été perpétré quelque injustice lors de la destitution, et s'il avait droit à sa pension de retraite, on aurait dû la lui allouer.

M. REID: Il était impossible de la lui accorder, puisqu'il avait résigné son emploi. En ce qui concerne la situation à Niagara-Falls, je puis affirmer à mon honorable ami qu'aucune personne du comté de Welland n'a demandé la destitution de fonctionnaires dans ce comté, ni à Niagara-Falls. Il n'y a pas été tenu d'enquête.

M. GUTHRIE: N'y a-t-on pas fait de destitution?

M. REID: Oui, quelques-unes. Nous avons reçu des plaintes contre les fonctionnaires à Niagara-Falls. Elles portaient qu'un très grand nombre des employés avaient l'habitude de s'enivrer et que tout était dans un état très peu satisfaisant. J'ai délégué l'inspecteur en chef à Niagara-Falls afin d'avoir une entrevue avec tous les fonctionnaires et de les avertir d'avoir à accomplir leur service, sans quoi ils seraient destitués. Ce fonctionnaire s'est rendu à Niagara et il a fait un rapport, après avoir amené les employés à effectuer le service. Ces derniers lui ont assuré qu'à l'avenir ils ne se comporteraient plus comme dans le passé. C'est seulement après avoir reçu des plaintes, plusieurs mois après, que nous avons dû envoyer de nouveau l'inspecteur. Aucun de ces hommes n'a été destitué pour une autre raison que celle-là. Quelques-uns d'entre eux étaient des conservateurs et d'autres étaient des libéraux. Je suis convaincu que, si l'honorable député de Welland (M. German) était présent, il ne critiquerait pas les destitutions qui ont eu lieu à Niagara-Falls. Nous avons naturellement nommé de nouveaux fonctionnaires en remplacement.

Quant à l'accroissement de la dépense, les honorables députés croient que les frais de perception sont, eu égard aux recettes, un peu plus élevés que l'année précédente. Vu la colonisation d'une si grande partie de cette nouvelle région, il nous faut beaucoup plus de fonctionnaires à des endroits où il n'y a pas de recettes à percevoir. Ainsi, le long de la frontière de l'Alberta et de la Saskatchewan, nous devons avoir des fonctionnaires pour protéger nos revenus et empêcher la contrebande, et de plus, le bassin de la baie d'Hudson s'est peuplé. Il nous a fallu envoyer des employés dans cette région, ainsi que le long de la côte de la Colombie-Anglaise jusqu'à Prince-Rupert, vu que ce territoire se colonise. De plus, il nous a fallu ouvrir de nouveaux bureaux dans la Saskatchewan et l'Alberta. Les recettes ne sont probablement pas très élevées, mais tout cela augmente le coût total de la perception du revenu.

M. PARDEE: Est-ce du nouveau?

M. REID: La colonisation de nouvelles régions exige un plus grande nombre de fonctionnaires.

M. PARDEE: Dans ce crédit, le ministre comprend une somme de $494,000 pour les dépenses casuelles.

M. REID: L'an dernier, nous avons employé 477 fonctionnaires nouveaux dont le total des appointements s'est élevé à $205,980. De plus, l'augmentation des appointements aux employés méritants a représenté $152,110. Cette somme a été répartie entre mille trois cent cinquante-cinq em-

ployés. Les travaux de surcroît de surnumé raires ont coûté $12,340. L'augmentation des dépenses éventuelles, loyers, etc., à différents postes de douanes, s'est élevé à $49,085, ce qui forme un total de $619,520.

M. PARDEE: Tout cela est pour l'année dernière?

M. REID: Pour l'exercice financier qui a pris fin en mars dernier.

M. PARDEE: Dans ce cas, les $600,000 à voter pour l'an prochain sont-ils en plus?

M. REID: L'honorable député sait que nous avions ouvert un crédit l'an dernier, et que le budget supplémentaire de l'exercice contient une somme de $600,000, de sorte que les $600,000 que nous demandons représentent les appointements de l'an dernier jusqu'au 31 mars.

M. PUGSLEY: La somme de $2,525,000 se rapporte également au budget supplémentaire, n'est-ce pas? Si vous avez raison, il y a une augmentation de $1,200,000.

M. PARDEE: Il y a beaucoup plus que $600,000.

M. PUGSLEY: Cette somme doit certainement comprendre les crédits du budget supplémentaire et du budget principal du dernier exercice. Cette année, vous ajoutez $600,000 à la somme que vous avez obtenue l'an dernier.

M. REID: Les nouveaux fonctionnaires entrent en ligne de compte pour $619,000, et l'augmentation s'est élevée à $600,000.

M. PUGSLEY: La dépense totale, l'an dernier, a été de $2,525,000, ainsi qu'il appert de la première colonne qui comprend le budget supplémentaire. Cette année, on demande $3,125,000, soit $600,000 de plus. Est-ce à dire que les frais de perception des recettes de la douane ont augmenté de moitié depuis que le présent Gouvernement a pris la direction des affaires?

M. REID: Il y avait un crédit de $200,000 dans le budget supplémentaire que nous avons voté ces jours derniers.

M. PUGSLEY: Tout cela est compris dans la première colonne.

M. REID: Non, le budget supplémentaire n'a été voté que tout dernièrement.

M. PUGSLEY: Cette somme devrait être comprise dans cette colonne.

M. REID: Ce budget a été arrêté en novembre dernier, et le budget supplémentaire de 1913 n'a été adopté que tout dernièrement.

M. PUGSLEY: Ce crédit est de nature à induire à erreur. La première colonne a pour objet de faire connaître au comité la dépense totale de ce chef l'an dernier, dans le budget principal et les budgets supplémentaires, afin que le comité puisse établir une comparaison entre les frais d'administration de ce service l'an dernier et les frais estimatifs pour l'année courante. Si la première colonne ne fait pas connaître la dépense totale de l'année dernière, on devrait nous donner des explications.

M. REID: Ce budget a été arrêté en octobre dernier. Il a trait aux dépenses que nous nous attendions de faire jusqu'au 31 mars 1913. Nous avons ensuite déposé le budget supplémentaire de 1912-1913 qui comprend le crédit de $200,000.

M PUGSLEY: Nous devrions avoir des explications relatives à chaque article relativement. A moins que nous ayons un mémoire dans chaque cas, nous ne pouvons nous former une idée exacte de l'augmentation de la dépense.

M. BORDEN: Je crois qu'il en a toujours été ainsi lorsque le budget a été déposé aux premiers jours de la session, et qu'un budget supplémentaire pour l'exercice précédent a été ensuite communiqué à la Chambre. J'ai déjà eu l'occasion de le signaler. Il nous a fallu prendre le budget supplémentaire et faire nous-mêmes un calcul afin d'établir une comparaison.

M. PUGSLEY: Le ministre obvierait à cet inconvénient s'il nous donnait le montant précis de chaque article du budget.

M. BORDEN: Je crois qu'il peut le faire.

M. GUTHRIE: A la page 92 du budget de l'an dernier, dans la colonne de 1912-13, il est mentionné que le crédit du budget principal était de $2,425,000. Puis, dans le budget supplémentaire, qui a été voté dernièrement, le crédit destiné aux appointements, dépenses casuelles, etc., des douanes était de $285,000.

M. REID: La somme de $100,000 dans le budget supplémentaire du dernier exercice forme les $2,525,000.

M. PUGSLEY: La somme de $2 525,000 ne comprend pas toutes les dépenses du dernier exercice.

M. REID: Elle comprend les dépenses mentionnées dans le budget supplémentaire qui a été voté il y a un mois.

M. PUGSLEY: Où le ministre prend-il les $100,000?

M. REID: Il y avait $2,425,000 dans le budget principal et $100,000 dans le budget supplémentaire, ce qui donne $2,525,000. Puis, nous avons cette année $200,000 pour appointements, dépenses casuelles et ainsi de suite, ce qui fait $2,725,000.

M. PUGSLEY: Quel était le montant en 1910-1911? Vous demandez près de $900,-

000 de plus que dans le budget de 1911-12.

M. REID: Si l'honorable député s'enquiert du revenu de 1911-12, il constatera qu'il s'est élevé à $73,000,000.

M. PUGSLEY: Je ne parle pas du revenu; voyons d'abord ce qui en est de la dépense.

M. REID: Prenons chaque année; la première année, le revenu a été de $73,000,000.

M. PUGSLEY: Ai-je raison de dire que la dépense de l'exercice courant dépasse de près de $930,000 celle de 1911-12?

M. REID: Je l'ignore; je n'ai pas les chiffres sous les yeux.

M. PUGSLEY: S'il n'en est pas ainsi, le ministre devrait être en mesure de nous le dire.

M. REID: Je puis obtenir ce renseignement pour l'honorable député. Je n'ai que les chiffres qui se rapportent aux années 1912-13 et 1913-14. L'honorable député me demande les chiffres de l'exercice précédent et je serai bien aise de lui procurer. Pendant l'année dont parle mon honorable ami, le revenu a été de $73,000,000, de l'année suivante, de $86,000,000. L'an dernier, il y a eu une augmentation de $25,000,000. Si nos revenus doivent augmenter, il nous faudra plus d'employés et les frais de perception seront plus élevés.

M. PUGSLEY: Pas dans la même proportion.

M. REID: Tous les employés demandent des augmentations de celles que nous accordons chaque année ajoutent aux frais de perception.

M. GUTHRIE: C'est une faible somme, environ $150,000 seulement.

M. REID: Il y a eu des augmentations pendant deux ou trois ans, et l'honorable député devra ajouter ces augmentations lorsqu'il comparera les frais d'administration cette année et il y a trois ans. Nous devons donner de plus forts appointements aux douaniers et au personnel du département si nous voulons les retenir. Quelques-uns de nos meilleurs employés ont quitté le service l'an dernier à cause de l'insuffisance de leurs appointements. Je crois que les frais de perception sont aussi bas qu'ils peuvent l'être, eu égard à l'accroissement des recettes.

M. PARDEE: Le ministre avoue-t-il qu'il y a une augmentation de $800,000.

M. REID: Non, je ne l'avouerai pas à moins d'avoir les chiffres.

M. PUGSLEY.

M. PARDEE: Le ministre promet-il de se les procurer et de nous les communiquer?

M. REID: Oui.

M. GUTHRIE: Je crois que nous pouvons tirer quelques-uns des chiffres du rapport du département des douanes. A la page 12, je constate que le montant total du revenu pour l'exercice qui a pris fin le 31 mars 1911 a été de $73,312,369.59. Pendant la même année,, d'après le budget que j'ai à la main, la dépense a été de $1,950,-00 et le pour-cent de 2.98. Puissons aux mêmes sources les chiffres de l'année suivante. Pendant l'exercice qui s'est terminé 31 mars 1911 a été de $73,612,369.52 Le crédit de l'exercice était de $2,225,000, et le pour-cent des frais d'administration de 2.78. Puis, l'an dernier, le crédit a été de $2,-425,000, plus une somme de $100,000 dans le budget supplémentaire que je n'ai pas, et une autre somme de $225,000 mentionnées à la page 9. Ce que j'ai fait ressortir en commençant, c'est que, pendant le présent exercice, les recettes totales de la douane sont d'environ de $113,000 et que le pour-cent des frais d'administration est à peu près 3¼ à 3½ p. 100.

M. REID: Les recettes ont été de $115,-039,602.

M. GUTHRIE: J'ai calculé qu'elles étaient de $113,000,000.

M. REID: Je dis que ce n'était pas absolument officiel, mais ce sont les chiffres que l'on m'a donnés.

M. GUTHRIE: La proportion des frais d'administration sera d'environ 3¼ p. 100. L'augmentation est très marquée, et si ces chiffres signifient quelque chose, ils montrent que pendant ces dernières années les frais d'administration, salaires et dépenses casuelles se sont élevés de $900,000 à $1,200,-000. Je ne puis m'expliquer le besoin de ces crédits supplémentaires. Je croyais que tout était compris dans les crédits que j'ai devant moi et je ne vois pas pourquoi ils n'y sont pas. Le tableau qui nous est soumis montre qu'en 1912 et 1913 le crédit demandé était de $2,525,000, mais ainsi que le ministre le dit, il y avait un crédit supplémentaire de $285,000. Cette année il demande $3,125,000 pour le même service, soit une augmentation de $600,000. Le ministre demandera-t-il d'autres crédits supplémentaires pour cette année? S'il en demande l'augmentation sera encore plus considérable. Le ministre voudra-t-il nous dire si c'est tout ce qu'il demandera cette année?

M. REID: Si nous sommes obligés d'accorder d'autres augmentations, il y aura des crédits supplémentaires.

M. PUGSLEY: Ou si vous nommez d'autres employés.

M. REID: Ou si nous nommons d'autres employés. Nous créons d'autres bureaux de douane; les recettes ont augmenté depuis notre arrivée au pouvoir de 60 p. 100.

M. PUGSLEY: Et le besoin de nommer d'autres employés devient plus grand.

M. REID: Non, nous ne nommons d'autres employés que lorsque les inspecteurs font rapport qu'il en faut un plus grand nombre pour les opérations des bureaux de la douane.

M. GUTHRIE: Le ministre a dit qu'il avait nommé 447 nouveaux employés l'année dernière. Ont-ils été payés sur le crédit de $2,525,000 et le crédit supplémentaire de $285,000?

M. REID: Oui, ils ont été payés sur ces crédits.

M. GUTHRIE: A quoi emploierez-vous les $600,000 additionnels que vous demandez présentement?

M. REID: A établir d'autres ports, payer plus de salaires et plus d'employés.

M. GUTHRIE: Nous n'avons pas de détails à ce sujet.

M. REID: Les recettes ont augmenté beaucoup plus que nous ne nous y attendions, et cette année, si elles continuent à augmenter de la même façon, il nous faudra certainement avoir plus d'employés que nous n'en avons maintenant. Si les recettes continuent à augmenter et si nous accordons des augmentations de traitement aux fonctionnaires qui en méritent, il nous faut avoir plus d'argent pour payer le personnel nécessaire.

M. GUTHRIE: Je ne critique pas les augmentations modérées que le ministre a faites l'année dernière dans les traitements de ces fonctionnaires; je crois qu'ils sont très à propos, et ils le seront encore cette année, mais $150,000 environ ont suffi pour cela l'année dernière. Une autre augmentation pourrait nécessiter $150,000, mais je ne puis voir comment le ministre arrive à demander $600,000 dans ce simple crédit. Ses calculs peuvent le conduire à cela, mais il doit sûrement avoir quelques données.

M. REID: Nous avons nommé 470 nouveaux employés, l'année dernière.

M. GUTHRIE: Leur rémunération était comprise dans les $2,525,000 et dans les $285,000 du crédit supplémentaire voté l'année dernière.

M. REID: Quelques-uns de ces employés n'ont travaillé que pendant un mois, deux mois et trois mois, et ainsi de suite.

M. GUTHRIE: Le fait n'en reste pas moins acquis que depuis deux ans les frais d'administration ont augmenté d'environ $900,000. Cela semble une augmentation extraordinaire, lorsqu'il devrait plutôt y avoir une diminution.

M. ARTHURS: D'après les chiffres fournis par l'honorable député lui-même (M. Guthrie), les recettes des douanes ont augmenté de $40,000,000 et les dépenses de $900,000.

M. HEPBURN: L'honorable député (M. Guthrie) se mêle dans ses chiffres. Il dit qu'en 1910 le recettes totales des douanes ont été de $87,776,000 et que le personnel a coûté cette année-là $2,225,000 soit 2.7 p. 100 des frais du service. Or, l'année dernière, les recettes se sont élevées à $115,000,000 et les frais d'administration à $2,800,000. Si l'honorable député veut bien calculer, il trouvera qu'il y a eu diminution et non pas augmentation dans le pourcentage des frais d'administration.

M. KYTE: Quel est présentement l'officier de douane à Red-Island, Richmond, Nouvelle-Ecosse?

M. REID: Il n'y en a pas à cet endroit.

M. GUTHRIE: L'année dernière le crédit principal à la page 95 du budget, était $2,070,000, et on a voté ensuite $285,000 dans les crédits supplémentaires. Cette année, le crédit principal est de $2,830,000, soit une augmentation de $760,000. L'année dernière l'administration a coûté 2.78 p. 100 et cette année 3.24, calculée sur une recette de $115,000,000.

M. ARTHURS: L'honorable député se trompe; il porte les chiffres de cette année à $115,000,000 et il devrait y appliquer la somme des crédits de l'année dernière, $2,070,000.

M. GUTHRIE: J'ai pris les $115,000,000 qui ont été perçus jusqu'au 31 mars dernier. Je ne puis me servir des chiffres que j'ai. Plus les recettes sont considérables plus économique en proportion doit être la perception. C'est ce qui a eu lieu depuis la Confédération, à l'exception d'une ou deux années. Les frais d'administration ont diminué de 6 p. 100 à 2.78 p. 100, mais voici qu'il augmente sous la nouvelle administration conservatrice. Si le ministre voulait donner à la Chambre l'assurance qu'il ne demandera pas de crédit supplémentaire cette année, sa déclaration serait peut-être juste, mais nous donnera-il cette assurance?

M. GRAHAM: J'ai peine à le croire.

M. SINCLAIR: Y a-t-il quelque changement à New-Glasgow, Nouvelle-Ecosse?

M. REID: Nous avons nommé M. J. M. Bailey à un traitement de $1,200 et M. C. A. Cameron a un traitement de $900.

M. SINCLAIR: Vous avez révoqué un employé du nom de Kavanagh.

M. REID: Il avait été nommé après le 21 septembre 1911.

M. SINCLAIR: On a donné comme raison du renvoi de Kavanagh qu'il n'y avait pas suffisamment d'ouvrage pour lui. Mais après avoir renvoyé Kavanagh qui touchait beaucoup moins de salaire que les deux nouveaux employés, le ministre a nommé Cameron à $900 et Bailey à $1,200 par année, bien qu'on ait prétendu qu'il n'y avait pas assez d'ouvrage pour Kavanagh. Voilà ce qui explique pourquoi on nous demande autant d'argent pour l'administration des douanes.

M. REID: Kavanagh a été renvoyé parce qu'il avait été nommé quelque temps après la défaite de l'ancien ministère le 21 septembre.

M. SINCLAIR: Je crois que le ministre fait erreur. M. Kavanagh remplissait cet emploi depuis plusieurs mois avant le 21 septembre, mais je ne sais pas s'il avait été nommé par décret du conseil. Si le ministre veut bien consulter les documents se rapportant à Kavanagh, je suis sûr qu'il y verra que ce dernier a été renvoyé sous prétexte qu'il n'y avait pas assez d'ouvrage pour lui dans le bureau. Mais aujourd'hui on nomme deux employés pour le remplacer, c'est une chose que je ne puis m'expliquer.

M. CARROLL: Le ministre considère-t-il que le fait qu'un employé a été nommé après les élections de 1911 et avant l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir est une raison suffisante pour le renvoyer?

M. REID: C'est ce que mon prédécesseur a fait en 1896.

M. CARROLL: Est-ce la politique du Gouvernement actuel?

M. REID: Lorsque je ne considère pas satisfaisants les services d'un employé, je le renvoie.

M. CARROLL: Je demanderai au ministre la raison du renvoi de Joseph Macdonald, officier de douane à Sydney.

M. REID: Cet employé avait été nommé la veille de la démission de l'ancien Gouvernement. C'est la raison pour laquelle il a été renvoyé.

M. CARROLL: Le ministre trouvait-il que les services de M. Macdonald ne donnaient pas satisfaction?

M. REID: Il n'était pas employé depuis assez longtemps pour me permettre d'en juger.

M. SINCLAIR.

M. CARROLL: On ne peut pas accuser cet homme d'avoir montré d'activité politique simplement parce qu'il a été nommé après le 21 septembre et avant l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir.

M. REID: Sa nomination était révocable par le ministre.

M. CARROLL: Ce doit être alors la politique du Gouvernement de destituer les employés nommés après le 21 septembre 1911 et avant que le Gouvernement actuel arrive au pouvoir. Est-ce le cas au sujet de M. Macdonald?

M. REID: Il était un employé temporaire et révocable par le ministre.

M. CARROLL: Le ministre ferait mieux de consulter ses papiers et vérifier cela, parce que je crois qu'il découvrira que M. Macdonald a été nommé par décret du conseil.

M. REID: Il n'a pas été nommé par décret.

M. HENDERSON: L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a parlé longtemps pour nous dire qu'il avait trouvé que les frais d'administration des bureaux de douane en 1912 avaient coûté 2.78 p. 100 et l'année suivante 3.25 p. 100. Il m'est impossible de discuter ces chiffres, parce que si l'on n'a pas les rapports officiels pour les établir on est exposé à commettre des erreurs.

Je ne sais pas où l'honorable député a pris ses chiffres et je ne dispute pas ses calculs. Je tiens à la main les rapports officiels des années 1909, 1910, 1911 et 1912. En 1908, le pourcentage des frais d'administration a été de 3.30; en 1909, il avait augmenté à 4.15 sous la même administration, ce qui est une différence très sensible. Comment l'honorable député explique-t-il cela? Il y a peut-être des circonstances que nous ne connaissons pas pour expliquer cette augmentation, et à moins d'avoir tous les renseignements devant nous, il est impossible de les discuter avec justice.

L'honorable député verra qu'il y avait une augmentation de 0.85 p. 100 en un an, tandis qu'on prétend que l'augmentation de 1912 à 1913 est seulement de 0.47, soit la différence entre 2.78 et son chiffre de 3.25.

M. REID: Le commis me dit que la proportion l'année dernière était de 2.92 et l'année précédente de 2.78.

M. HENDERSON: Ce n'est pas un très grand écart. L'honorable ministre a ouvert un grand nombre de bureaux qui étaient nécessaires. Il est permis de différer d'opinion sur ce point. L'honorable M. Paterson, lorsqu'il était ministre des Douanes, a déclaré nettement que les bureaux de douane n'étaient pas ouverts pour la commodité du public, mais bien pour faciliter la percep-

tion des droits. Ses vues n'étaient pas toujours justes, à mon avis. Il me semble qu'il aurait dû tenir compte de la commodité du public, tout autant que des intérêts du fisc. Depuis deux ans on s'est mis à demander l'établissement d'un plus grand nombre de bureaux de douane pour la commodité du public. Je suis un des coupables à cet égard. Un bureau de douane a été établi dans mon comté. Je n'ai pas les chiffres par devers moi; mais la dernière fois que j'ai été en conversation avec le percepteur, après l'expiration des neuf mois suivant la date de l'établissement du bureau, j'ai constaté que pour la période de douze mois les importations devraient se chiffrer par à peu près $1,250,000, tandis que l'année précédente, les importations étaient nulles. Je reconnais que ces importations comprenaient beaucoup de marchandises exemptes d'impôt; mais l'établissement de ce bureau a été d'un immense avantage pour la population environnante, la dispensait d'avoir à s'adresser aux bureaux de Guelph, Georgetown ou Toronto. Le ministre a parfaitement raison de faire tenir compte de la commodité du public aussi bien que des besoins du fisc, dans l'établissement de ces bureaux supplémentaires. Je ne vois pas qu'on ait raison de se plaindre, lorsque la différence des frais est si légère, eu égard aux avantages assurés au public. Le ministre nous a fait une déclaration très nette et la prétention émise par l'honorable représentant de Wellington-sud ne repose sur rien. Il a dû se mêler dans ses chiffres. Je lui conseille de refaire ses calculs, car je suis persuadé que le commissaire des douanes, homme très attentif, qui a été chargé du règlement de ces questions depuis nombre d'années, ne se trompe nullement dans la déclaration qu'il nous a faite.

M. KYTE: Dans la réponse à ma question, il y a quelques instants, l'honorable ministre a déclaré qu'il n'y a pas de douanier à Red-Islands. L'ancien douanier a été congédié le 29 mars 1912. Je prie le ministre de nous dire pour quels motifs.

M. REID: Parce qu'on a jugé qu'on pouvait se dispenser de ses services.

M. KYTE: Le ministre est-il sûr que ce soit la vraie raison?

M. REID: C'est toute l'information que j'ai pour le moment.

M. KYTE: Quels appointements retirait-il?

M. REID: Son nom est Johnston, et ses appointements étaient de $100 par année.

M. KYTE: Depuis a-t-il été nommé un douanier à Irish-Cove?

M. REID: Oui.

M. KYTE: Veuillez le nommer.

M. REID: Je crois qu'il se nomme Gillies.

M. KYTE: Quel était son salaire?

M. REID: Il n'a été nommé que dernièrement; je n'ai pas devant moi de renseignements quant au chiffre de son salaire.

M. KYTE: Le ministre aura-t-il l'obligeance de se procurer ce renseignement?

M. REID: Oui, je le transmettrai à l'honorable député.

M. KYTE: J'aimerais à lire certaine correspondance de nature à donner au ministre un souvenir plus vif de ce qui s'est passé au sujet de cette destitution. Voici d'abord une lettre de M. J. A. Gillies, candidat conservateur défait dans le comté de Richmond:

Sydney (N.-E.), 12 février 1912.

L'honorable J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Je demande respectueusement la destitution de Martin Johnston, faisant fonction de douanier à Red-Islands. M Johnston s'est rendu coupable d'ingérence abusive dans la lutte des partis au cours de plusieurs élections.

Votre etc.,
J. A. Gillies.
1er février 1912.

Au Dr J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur Reid,—Martin Johnston, de Red-Islands, s'est immiscé ardemment dans la lutte lors de la dernière élection fédérale, et aussi lors de la dernière élection pour la législature provinciale, qui a eu lieu en juin dernier. Il ne tient son emploi en vertu d'aucun décret du conseil. Je demande respectueusement qu'il soit congédié en raison d'ingérence abusive, et je recommande qu'on lui donne pour successeur M. Michael L. McNeil, de Hay-Cove (C.-B.).

Je serais heureux d'apprendre que la chose va se faire le plus tôt possible.

Votre, etc.,
J. A. Gillies.
Sydney (N.-E.), Canada,
13 février 1913.

A l'honorable J. D. Reid, M.P.,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre honorée du 5 courant, me transmettant les papiers relatifs aux accusations portées contre Martin Johnston, douanier à Red-Islands.

Je donnerai toute mon attention à cette affaire en temps opportun.

J'ai l'honneur, etc.,
H. P. Duchemin,
Commissaire.

Un peu plus tard, M. Duchemin reçut l'avis suivant:

Département des Douanes, Canada,
Ottawa, 29 mars 1912.

Monsieur H. P. Duchemin.
Boîte postale 508, Sydney (N.-E.).

Nous vous avisons que l'emploi de M. Martin Johnston, à la douane de Red-Islands (N.-E.), a pris fin.

Vous pouvez, en conséquence, renvoyer sans retard au ministère les pièces relatives à l'accusation de cabale électorale portée contre cet employé.

Le commissaire des Douanes.

Ce qui suit est la lettre avisant M. Johnston de sa destitution:

Ottawa, 29 mars 1912.

Monsieur Martin Johnston,
Faisant fonction de douanier,
Red-Islands (N.-E.).

Monsieur,—Je suis chargé de vous informer que votre emploi au service de la douane prend fin le 31 mars 1912, vu que les services d'un douanier à Red-Islands ne sont plus nécessaires.

J'ai l'honneur, etc.,
Le commissaire des Douanes.

Copie au percepteur
des Douanes à Arichat (N.-E.),

Nous avons ensuite une lettre de M. Duchemin:

Sydney (N.-E.), 4 avril 1912.

Monsieur John McDougald,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les accusations de cabale électorale portées contre Martin Johnston, douanier à Red-Islands (N.-E.), comme me le demande votre lettre du 29 courant.

Votre, etc.,
H. P. Duchemin.

Il semble qu'à la suite des accusations de cabale électorale portées par le candidat défait, on se soit aperçu qu'il serait extrêmement difficile de prouver la culpabilité de M. Johnston. Aussi M. Duchemin fut-il prié de renvoyer à Ottawa le dossier dans cette affaire, et M. Johnston fut congédié. Subséquemment, M. M. E. Gillies, frère du candidat défait, fut nommé douanier. Le ministre des Douanes affirme que M. Johnston n'a pas été remplacé. Il est vrai qu'aucun habitant de Red-Islands n'a été nommé, mais Irish-Cove, où demeure le frère du candidat défait, n'est éloigné de là que de trois ou quatre milles. Il fut nommé à la place de M. Johnston et on m'informe que c'est à un salaire plus élevé.

M. REID: Nous avons constaté que les services de M. Johnston n'étaient plus utiles à cet endroit.

M. KYTE: Pourquoi le ministre a-t-il nommé M. Gillies?

M. REID: Il habite ailleurs. Irish-Cove est sur la terre ferme.

M. KYTE: Et où est Red-Islands.

M. REID: Je crois que c'est une île éloignée de trois ou quatre milles.

M. KYTE: Non, c'est sur la terre ferme, à trois milles d'Irish-Cove, sur le même rivage.

M. McKENZIE: Je puis dire au ministre que Red-Islands consiste en deux petites îles, où personne n'habite.

M. KYTE.

M. KYTE: Je crois comprendre que le ministre va me renseigner à cet égard. Me dira-t-il quel est actuellement le percepteur de la douane à Descouse?

M. REID: Je n'ai pas le nom de l'employé qui est là. Il a été changé.

M. KYTE: Le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi le changement a été fait.

M. REID: Le fonctionnaire à cet endroit a été renvoyé le 25 mai, à la suite d'une enquête conduite par M. H. P. Duchemin. On a nommé à cette vacance M. Félix Landry, au même chiffre de salaire, $250 par année.

M. KYTE: M. Pascal Poirier, qui détenait cet emploi, a été destitué pour ingérence abusive. Mais je puis dire au ministre que le titulaire actuel est le vice-président de l'association conservatrice du comté de Richmond. Je vais donner lecture de la preuve relative à cette affaire.

Chambre des communes, Ottawa,
1er février 1912.

L'honorable J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Le douanier intérimaire à Descouse, comté de Richmond (C.-B.), c'est rendu coupable d'ingérence abusive fâcheuse au cours de plusieurs élections dernières. Il a activement recherché à racoller des votes au cours de la dernière élection fédérale pour le candidat du parti libéral et transporté des électeurs au bureau du scrutin.

Je demande sa destitution et je prie qu'on lui donne pour successeur le capitaine Félix Landry, de Descouse.

Votre, etc.,
J. A. Gillies.

J'aimerais que vous prissiez note de cela, de manière que vous puissiez voir jusqu'à quel point la preuve justifiait son accusation inconsidérée.

Ministère des Douanes du Canada,
Ottawa, le 3 février 1912.

Dossier numéro 77,916 des douanes.

Relatif aux accusations d'ingérence politiques faites contre Paschal Poirier, douanier à Descouse (N.-E).

Soumis à M. le commissaire Henri P. Duchemin pour enquête.

Le ministre des Douanes.

Plaignant:
M. J. A. Gillies.

M. Duchemin accuse réception de ces instructions dans la lettre que voici:

A l'honorable J. D. Reid, M.P.,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre honorée du 3 courant avec les instructions qu'elle contient de tenir une enquête sur l'accusation d'ingérence politique faite contre Paschal Poirier, de Descouse.

Veuillez croire que, le temps venu, je me conformerai scrupuleusement à ces instructions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): H. P. Duchemin,
Commissaire.

J'ai ici le rapport de M. Duchemin:

Sydney (N.-E.), le 25 avril 1912.
A l'honorable J. D. Reid, M.P.
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Dans l'affaire de Paschal Poirier, douanier à Descouse (N.-E.).

Cher monsieur,—L'enquête relative à Paschal Poirier, douanier à Descousse (N.-E.), a eu lieu à Arichat le 12 du courant, Geoffrey Poirier et Paschal Poirier sont les seuls qui aient rendu témoignage dans cette affaire.

Geoffrey Poirier, électeur à Descouse, déclare avoir vu Paschal Poirier au bureau de vote de Lower-Descouse prenant les noms des votants à la dernière élection fédérale. Il dit de plus avoir rencontré Paschal Poirier à une réunion où M. Kyte a adressé la parole; mais pour cette fois-là, il ne témoigne d'aucun acte agressif.

Paschal Poirier ayant prêté serment déclare avoir fait les fonctions de greffier de bureau de vote à Lower-Descouse lors des dernières élections, comme aussi lors de l'élection provinciale du mois de juin dernier. Il admet en outre avoir assisté à la convention libérale de Saint-Pierre qui a désigné M. Kyte pour candidat du parti dans ce comté à la dernière élection fédérale. M. Poirier n'était pas du nombre des délégués, mais il a assisté à cette convention de sa propre volonté. Il s'est rendu de Descouse à Saint-Pierre par le vapeur "Richmond", que le parti libéral avait affrété pour le transport des délégués aller et retour. Le témoin n'a rien payé pour son passage en allant ni en revenant. Il a assisté à la convention, et il était présent au cours des délibérations qui ont eu pour résultat de désigner M. Kyte pour faire la lutte au nom du parti libéral.

Après les aveux de M. Poirier, il me faut bien déclarer qu'il a pris part à la dernière élection fédérale, contrairement aux ordonnances du ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): H. P. Duchemin,
Commissaire-enquêteur.

J'ai ici la déposition de Geoffrey Poirier, que je vais lire:

Dans l'affaire de Paschal Poirier, douanier à Descouse (N.-E.).

Geoffrey Poirier ayant prêté serment déclare: J'habite Lower-Descouse. Je connais Paschal Poirier. Je l'ai vu au bureau de vote de Lower-Descouse qui prenait les noms des votants à la dernière élection fédérale. Il a été à une assemblée où M. Kyte a pris la parole.

sa
(Signé): Geoffrey X Poirier.
marque

M. Poirier explique sa présence au bureau de vote par le fait de sa nomination à la charge de greffier par le président du scrutin pour le comté, et ses fonctions étaient purement officielles, inscrivant les noms des votants à mesure qu'ils se présentaient dans la salle et demandaient un bulletin. Ce n'est pas là l'indication d'ingérence politique de sa part. Il n'était pas là pour me représenter ni agissait-il en partisan. Il était là simplement pour une fonction à remplir relativement à l'élection, à titre de greffier du bureau, comme il le déclare, s'acquittant de sa charge de greffier sans se préoccuper des intérêts de l'un ou de l'autre parti politique, et rien absolument ne montre que M. Poirier ait dans cette circonstance agi en partisan agressif Voici, au reste, quelle a été sa déposition:

Paschal Poirier ayant prêté serment déclare: J'étais au bureau de vote de Lower-Descouse, où je remplissais les fonctions de greffier, fonctions que j'ai pareillement remplies lors de l'élection provinciale, en juin dernier. J'ai, il est vrai, assisté à la convention qui, à Saint-Pierre, a désigné M. Kyte pour candidat du parti libéral dans ce comté à la dernière élection fédérale, mais non à titre de délégué. Nous avons quitté Descouse vers onze heures le jour de la convention, et nous sommes revenus vers cinq heures du soir. Le voyage s'est fait à bord du vapeur "Richmond". Je ne me souviens point d'avoir payé ma place. C'était le bateau qui ce jour-là, portait à Saint-Pierre les délégués du parti libéral. J'ai assisté à la convention, et j'étais là quand M. Kyte a été désigné pour candidat. Outre les délégués de Descouse, le "Richmond" a aussi transporté à la convention ceux d'Arichat.

(Signé): Paschal Poirier

Je certifie que ce qui précède est une vraie et fidèle copie de la minute des témoignages rendus en ma présence dans l'enquête relative à Paschal Poirier.

Datée à Sydney (N.-E.), le 25 avril 1912
(Signé): H. P. Duchemin,
Commissaire-enquêteur.

Voici une lettre adressée au ministre des Douanes par l'ex-percepteur:

Douane de Descouse.
A l'honorable ministre des Douanes,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai été le 12 du courant appelé à comparaître devant M. Duchemin, votre commissaire, pour y répondre à l'imputation faite contre moi d'avoir agi en partisan agressif au cours de la dernière élection fédérale. Comme vous le fera connaître ma déposition donnée sous serment, j'ai agi comme greffier de bureau de vote et j'ai assisté à une réunion à Saint-Pierre, j'ai témoigné de mes actes sans détour, et M. Duchemin m'a félicité de ma franchise à l'enquête.

Quand j'ai été nommé greffier du bureau de votation, j'ai prévenu le shérif que je ne voulais rien faire qui fût contraire aux règlements des douanes; on m'a dit que mon ouvrage de greffier consisterait simplement à enregistrer les noms des électeurs conservateurs et libéraux sans savoir pour qui chacun voterait. Sur ces explications, j'ai accepté d'agir comme greffier de votation, après m'être assuré d'un remplaçant au bureau des douanes afin de faire l'ouvrage qui pourrait se présenter en mon absence. J'ai aussi assisté à une réunion à Saint-Pierre pour écouter un orateur, toujours sous l'impression que je ne transgressais pas les règlements du dé-

partement. L'assemblée ne m'a pas intéressé et je me suis retiré quand cet orateur eût terminé son discours et avant la fin de la réunion.

J'ai été plusieurs années absent de chez moi en voyage naviguant à l'étranger. Je n'ai donné qu'un vote conservateur et un vote libéral durant les vingt-sept années que j'ai eu le droit de voter, pour la Chambre fédérale. J'ai été nommé pendant une absence aux îles des Antilles sur recommandation à M. Kyte par mon prédécesseur M. Shaw, un conservateur, lorqu'il donna sa démission en 1909.

Ce que je comprends être un partisan c'est un homme qui cabale les gens ou parle politique. Comme fonctionnaire public je me suis toujours soigneusement tenu à l'écart de toute question qui peut toucher à la politique. Depuis que j'ai droit de vote, j'ai toujours prétendu qu'un fonctionnaire public ne doit pas se mêler de politique. Durant la campagne de septembre 1911, plusieurs conservateurs et libéraux sont venus chez moi pour prêcher en faveur de la réciprocité et je leur ai dit qu'il m'était impossible de converser sur ce sujet parce que j'étais employé public et tous m'ont dit que j'avais raison. Plusieurs de ces conservateurs sont prêts à témoigner, si c'est nécessaire, de mon silence durant la campagne.

Maintenant je suis à votre disposition. Les appointements que je touche comme percepteur des douanes suffisent à peine à la moitié de mes besoins. Je serais profondément désappointé si j'étais révoqué. Je ne voudrais pas recommencer dans la même carrière et passer par tous les ennuis que j'ai traversés en ces derniers temps. J'ai occupé ma position au bureau des douanes depuis juin 1909 à la satisfaction de l'inspecteur des douanes. Si vous considérez que le fait d'avoir été greffier de votation et d'avoir assisté à l'assemblée de Saint-Pierre mérite mon renvoi, je vous prierais en même temps de prendre en considération ma bonne foi. Espérant que vous ajouterez foi à ce que je vous déclare et me traiterez en conséquence.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): Paschal Poirier,
Sous-percepteur des douanes,
Descouse, N.-E.

Voici l'autre lettre:

18 mai 1912.

Monsieur Paschal Poirier,
Faisant fonction de douanier à Descousse (N.-E.).

Monsieur,—Je suis chargé par l'honorable ministre des Douanes de vous informer que vos fonctions dans le service des douanes prendront fin le 25 mai 1912, pour cause d'intervention dans les élections.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
John McDougald,
Commissaire des Douanes.

Au percepteur des douanes,
Arichat (N.-E.).

La lettre suivante a été envoyée en réponse:

Ottawa, 17 avril 1912.

Monsieur P. Poirier, écr.,
Sous-percepteur des douanes,
Descouse (N.-E.).

Cher monsieur,—Le ministre des Douanes m'a chargé d'accuser réception de votre lettre
M. KYTE.

aujourd'hui et de dire que les représentations qu'elle contient seront prises en sérieuse considération.

Bien à vous,
Secrétaire privé.

Je prétends qu'il n'y a pas dans le rapport que j'ai lu une parcelle de preuve qui puisse justifier le ministre des Douanes de destituer le capitaine Poirier pour cabale électorale. J'attire votre attention sur la nature des accusations portées par M. Gillies, le candidat conservateur, au cours desquelles ce dernier déclare d'une façon extravagante que M. Poirier s'est rendu coupable d'intervention politique, non seulement en discutant la politique, mais même en transportant des électeurs au poll. Il n'y a aucune preuve de cela; tout ce qu'on a trouvé contre lui, c'est qu'il a pris passage sur le bateau qui a conduit les gens à la convention où un candidat a été choisi. Mais il y a, en plus, la conduite inconséquente du ministre des Douanes qui après avoir destitué M. Poirier pour ingérence politique, l'a remplacé par un partisan plus actif—qui, depuis sa nomination a été choisi pour remplir la position de vice-président de l'association conservatrice de Richmond. Il est encore là et outre sa nomination de percepteur des douanes, il a été nommé maître de poste dans le port de Descouse. Je vois aussi qu'il a été nommé inspecteur du quai en construction par le ministre des Travaux publics à quelques milles de Descouse. Je prétends que cet homme devrait être desteitué pour acte de partisan.

Le ministre des Douanes ne devrait pas mettre de différence entre deux partisans politiques, parce que l'un est libéral et l'autre conservateur. Je dis que le percepteur actuel des douanes à Descouse devrait être destitué parce qu'il était un partisan politique actif et non un partisan dans le genre qu'il a été prouvé que M. Poirier l'était, à l'enquête tenue par M. Duchemin. Au sujet du droit qu'ont les fonctionnaires publics de discuter les questions d'intérêt public, j'attire l'attention sur la déclaration faite par le très honorable premier ministre dans la Chambre des communes à la session de 1896. On la trouvera à la page 338 des Débats (v. a.) de cette année-là.

Parce que ces fonctionnaires s'emploient pour l'un ou l'autre parti, du moment qu'ils le font ouvertement, honorablement et loyalement, cela ne devrait pas tourner à leur détriment, pourvu qu'en même temps ils ne négligent pas leurs devoirs à titre de fonctionnaires publics. Il me semble que les serviteurs de l'Etat devraient jouir des mêmes droits que les autres électeurs, avoir le droit non seulement de voter mais encore de travailler aux élections dans certaines bornes que je vais m'efforcer de soumettre à cette Chambre.

Il ajoute:

A mon avis, un fonctionnaire de l'Etat qui discute d'une façon honorable et loyale une question de haut intérêt public avec un homme qui devient plus tard ministre d'Etat ne devrait pas nécessairement, à cause de cela, perdre son emploi.

Sans aucun doute le premier ministre était absolument sincère quand il souscrivait à cette doctrine devant la Chambre des communes en 1896. Il déclara qu'un fonctionnaire de l'Etat a non seulement le droit d'assister aux assemblées publiques, mais encore de discuter les questions politiques, à condition de le faire honorablement et sans blesser personne. Quant au capitaine Paschal Poirier, l'ancien percepteur des douanes à Descouse, rien ne prouve qu'il ait jamais été partisan. Il déclare lui-même qu'en vingt-sept ans il n'a exprimé que deux fois son suffrage, une fois en faveur du candidat conservateur, l'autre fois pour le candat libéral; qu'il n'a jamais fait de sollicitation en public, qu'il n'a jamais conduit personne aux bureaux de scrutin, qu'il n'a jamais assisté à une assemblée publique dans le but de prendre part à une discussion politique. S'il est vrai, comme le déclare ici le premier ministre, qu'un fonctionnaire de l'Etat a le droit non seulement d'assister aux assemblées publiques, mais encore de discuter les questions politiques avec les électeurs, sans pour cela perdre son emploi, alors rien ne saurait justifier la destitution du capitaine Paschal Poirier, pour cause d'ingérence politique.

M. MORPHY: L'honorable député nous a dit que ces appointements constituaient la moitié des moyens d'existence de M. Poirier. Quelle est son autre occupation?

M. KYTE: Il a une parcelle de terre qu'il cultive et à une certaine époque, il était capitaine au long cours.

M. MORPHY: Je voudrais savoir quelle est la coutume en vogue dans la région en question. Dans la province d'Ontario, la coutume diffère quelque peu, s'il faut accepter comme type la coutume décrite par l'honorable député. En Ontario, les secrétaires d'élection sont choisis d'ordinaire à cause de leurs tendances politiques bien connues.

M. KYTE: Sont-ils tenus sous la foi du serment de remplir fidèlement leurs fonctions?

M. MORPHY: Je le suppose, mais telle n'est pas la question. D'ordinaire, on ne choisit point ces secrétaires d'élection parmi les fonctionnaires de l'Etat. Il me paraît inconcevable qu'on fasse pareil choix. Je ne sache point qu'on ait jamais confié ces fonctions à des employés de l'Etat dans la province d'Ontario. Voir un fonctionnaire des douanes en Ontario se rendre à une convention politique, créerait un scandale aux yeux des citoyens de cette province; or, au point de vue du député de Richmond, la pratique semble fort commune et même de règle.

M. KYTE: Et le percepteur actuel des douanes à Descouse qui est vice-président de l'association conservatrice; qu'en pense l'honorable député?

M. MORPHY: Cela indique probablement que c'est un homme fort capable. Au dire de l'honorable député, M. Poirier aurait déclaré qu'il aurait voyagé à bord d'un bateau, sans payer son passage. Il serait intéressant de savoir qui a payé ce passage. L'honorable député ne nous a pas dit si c'est dans son intérêt que M. Poirier a fait ce voyage; il y a lieu de croire que ce dernier a fait ce voyage pour veiller à ce que l'honorable député de Richmond eût franc jeu à cette convention.

M. KYTE: Cela ne justifie nullement la destitution de cet employé, au dire du premier ministre.

M. MORPHY: Puisqu'il n'était pas délégué à cette convention, pourquoi s'y est-il rendu?

M. KYTE: Pour entendre l'orateur pérorer.

M. MORPHY: Quelque orateur étranger, tout à fait inconnu. Avait-il jamais entendu parler de cet orateur? N'étant pas délégué, rien ne l'autorisait à assister à cette convention et en s'absentant durant les heures de bureau, il tombe sous la définition du premier ministre et on peut affirmer qu'il négligeait ses fonctions en se rendant à cette convention. Le sans-gêne avec lequel l'honorable député de Richmond a tenté d'innocenter une conduite de pareille notoriété de la part de cet individu me scandalise réellement, moi qui vient d'Ontario où on ne tolère nullement la chose.

M. GRAHAM: Je ne sais trop ce que l'honorable député a pu constater; mais je sais que bien souvent, en Ontario, on confie les fonctions de secrétaire d'élection à des jeunes gens, non majeurs, pourvu qu'ils soient intelligents.

M. MORPHY: A des employés de la douane?

M. GRAHAM: Non; mais parce que ces jeunes gens n'ont pas l'âge de majorité, cela ne veut nullement dire que leur choix s'inspire de l'esprit des parti. Le ministre a établi une règle fort stricte portant que si un fonctionnaire de douane assiste à une convention politique, sans prendre part à la discussion, mais tout simplement pour entende les orateurs, il se rend coupable d'ingérence

politique et de négligence de ses fonctions. S'il est vrai que ce fonctionnaire de Descouse a été nommé membre du bureau de l'association conservatrice et qu'il s'occupe activement de la chose, le ministre se propose-t-il de lui permettre de continuer à exercer ses fonctions dans son ministère? S'il le fait, alors toutes ces belles phrases au sujet de l'ingérence politique ne sont que pur fatras.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Est-il prouvé qu'il a été nommé membre du bureau de l'association conservatrice?

M. GRAHAM: Je le répète, s'il est vrai que ce fonctionnaire soit membre actif du bureau de l'association conservatrice, le ministre se propose-t-il de lui permettre de conserver son emploi au ministère, tout en étant membre actif de l'association conservatrice?

M. REID: Je n'ai pas la preuve qu'il ait été nommé membre du bureau de l'association conservatrice.

M. GRAHAM: Mais s'il l'a été!

M. REID: Il est possible qu'il ait été vice-président et qu'il ait démissionné. S'il n'a pas démissionné. . .

M. PUGSLEY: Le député de Richmond dit qu'il a été élu depuis qu'il a eu sa position de percepteur.

M. REID: Je n'ai aucun doute qu'il a démissionné depuis qu'il a été nommé percepteur.

M. GRAHAM: Le député de Richmond dit que cet employé fait partie de ce bureau de l'association conservatrice depuis qu'il a été nommé percepteur des douanes.

M. REID: L'honorable député ne connait sans doute pas les membres de l'association conservatrice en question.

M. GRAHAM: S'il est prouvé que ce fonctionnaire soit actuellement membre du bureau de l'association conservatrice, le ministre veillera-t-il à ce qu'il cesse d'être membre de ce bureau ou bien qu'il ne soit plus fonctionnaire de la douane?

M. REID: Il devra renoncer à sa charge de membre du bureau de l'association conservatrice ou bien renoncer à ses fonctions de percepteur des douanes.

M. PUGSLEY: Très bien!

M. GUTHRIE: J'étais absent il y a un instant lorsque le député d'Halton (M. Henderson), paraît-il, formula quelques observations. Il semble avoir dit que je me suis trompé dans mes calculs au sujet du pour-cent des frais d'administration et il aurait dit qu'en 1809, d'après les relevés de la douane, ce pour-cent était de 4.15 tandis qu'en 1912, il a été de 2.78. Il est vrai qu'en 1909 la proportion fut élevée; mais cela s'explique: 1909 fut l'année de la panique financière.

Quelques VOIX: 1907.

M. GUTHRIE: Pardon. Il s'agit de la panique financière de 1909. En 1909, il y eut aux Etats-Unis une panique financière qui eut sa répercussion au Canada. Elle commença en 1909, et je vais le prouver. Tout à coup les droits perçus à l'importation diminuèrent de $10,000,000; par conséquent notre revenu déclina également et le pour-cent du coût de la perception monta et voici les chiffres: en 1908, notre revenu était de $58,000,000; en 1909, l'année de la panique, je le répète, le revenu tomba à $48,000,000 et l'année suivante, il remonta à $61,000,000. Voilà pourquoi le pour-cent augmenta en 1909, comme l'a observé le député d'Halton. Mais ce calcul peut se simplifier. Il est acquis que pour l'exercice terminé le 31 mars dernier, les recettes douanières, en chiffre rond, ont atteint $115,000,000. Abstraction faite des dépenses supplémentaires, la dépense effectuée en matière de traitements d'employés pour la perception de cette somme, d'après l'estimation soumise à cette Chambre, sera de $3,830,000, et si vous adoptez mon calcul, le pour-cent du coût atteindra précisément trois et un tiers pour cent, 3.33. Je le répète, voilà le chiffre, abstraction faite des dépenses supplémentaires. Si le ministre dit qu'il n'y aura pas de budget de dépenses supplémentaires cette année, alors il est possible que mes chiffres manquent d'exactitude, parce que les recettes douanières peuvent se grossir et alors le pour-cent diminuerait. Mais le ministre ne le dira pas. L'année dernière, les dépenses supplémentaires ont atteint le chiffre de $285,000 et, j'en suis convaincu, il y aura encore un fort budget supplémentaire cette année. Mais estimation faite du coût, d'après les relevés jusqu'au 31 mars dernier, le pour-cent est à peu près, 3.33 p. 100, voilà une forte augmentation de 2.78 p. 100 qu'était le pour-cent. Ma critique porte sur le fait que les frais d'administration ont beaucoup augmenté depuis deux ans, sans que le ministre nous en ait fait connaître la raison. Il dit qu'il établit de nouveaux bureaux de douane. Je suppose qu'il en est ainsi depuis l'accession du parti libéral en 1896. Le Gouvernement libéral a établi de nouveaux bureaux de douane et nommé de nouveaux fonctionnaires. Cette augmentation de dépenses est allée graduellement croissante; mais pourquoi cette augmentation totale de $760,000 sur l'exercice précédent pourvu qu'il n'y ait pas de budget supplémentaire, soit environ $900,000 en deux ans? C'est tout à fait hors de proportion avec l'œuvre accompli.

Mon honorable ami dit qu'il va établir de nouveaux bureaux cette année. Je suis

d'accord avec lui pour dire que le public doit être servi et puisque je suis sur ce point, je pourrai lui mentionner un cas dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Le port des douanes se trouve à Guelph, et à 15 milles, il y a deux villages, avec chacun 1,700 ou 1,800 habitants formant deux centres industriels. Pour les déclarations d'importation par le Grand-Tronc on va à Guelph et pour celles venues par le chemin de fer Pacifique-Canadien on va à Streetsville. C'est très désagréable pour les habitants de ces villages qui sont des amis de nos honorables adversaires.

Durant plusieurs années ces industriels ont demandé des bureaux de douane, ou bien qu'un employé aille là une fois par semaine ou quand on l'aurait désiré. Le voyage en chemin de fer n'est que de 14 ou 15 milles et ce serait très utile pour les marchands de ces deux localités. Je suggérerais que si le ministre ouvre des bureaux ou des bureaux secondaires, il étudie les cas comme ceux que j'ai cités. Il y a là des affaires il y a des revenus, et la population est considérablement incommodée, mais il faudrait beaucoup de cas pareils pour justifier l'énorme accroissement de dépenses que le ministre demande à cette occasion. Peut-il donner une évaluation du nombre des postes qu'il se propose d'ouvrir ou, s'il ne le peut pas, veut-il nous indiquer quelque base pour justifier cette proposition de demander au Parlement $760,000 de plus cette année que l'an dernier, sans aucun renseignement, car c'est un procédé un peu étrange.

M. REID: Je ne pense pas que l'honorable député traite cette question équitablement. En 1911-12, les frais d'administration ont été de 2.78 p. 100. Pour l'année 1912-13, les crédits ont été de $3,070,000 dans le budget principal et de $285,000 dans le budget supplémentaire, soit un total de $3,355,000 pour une recette de $115,000,000 ou 2.92, contre 2.78 p. 100 pour l'année précédente. Pour l'exercice fiscal actuel, nous avons dans les crédits $3,830,000 et naturellement nous ne pouvons pas prévoir quel sera le revenu pour l'exercice qui se terminera le 31 mars prochain.

M. PUGSLEY: Le ministre pense-t-il que les crédits supplémentaires seront moindres cette année que l'an dernier?

M. REID: Oui, ils seront de beaucoup inférieurs.

M. PUGSLEY: A combien peut-on les évaluer?

M. REID: Je n'ai pas les documents ici. Il y aura quelques crédits supplémentaires, mais ils ne seront pas aussi élevés que ceux de l'an dernier.

M. PUGSLEY: Le sous-commissaire pourrait sans doute le dire à l'honorable ministre.

M. REID: Ils atteindront probablement $200,000 au lieu de $285,000 l'an dernier.

M. ARTHURS: L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a déclaré que depuis deux ans les crédits avaient augmenté de $900,000. Pendant la même période, les recettes du département des Douanes ont augmenté de $42,000,000, en d'autres termes, ces $42,000,000 ont été perçus à un coût moyen de 2.13 p. 100. Il a aussi comparé les crédits de 1913-14 avec les frais d'administration de l'année précédente. J'ai constaté que l'honorable député se trompait absolument et que les relevés du département des Douanes sont pour les dépenses réelles de l'année courante, justifiant ainsi la déclaration faite par le ministre.

J'ai dans mon comté deux fonctionnaires qui ont été nommés depuis le changement de Gouvernement et qui ne perçoivent pas un sou de recettes, mais qui sont pourtant d'autres endroits depuis la Confédération.

M. GUTHRIE: Il en a été de même dans d'autres endroits depuis la Confération.

M. ARTHURS: Un de ces employés se trouve dans une localité où le minerai des mines du Canadian-Northern est exporté et il doit être là comme douanier surveillant et pour faire les rapports, l'autre est chargé des bagages en transit pour les touristes américains et ni l'un ni l'autre ne perçoivent de droits. Il doit y avoir beaucoup de cas de ce genre dans le Canada qui progresse.

M. GUTHRIE: Je prétendrais que le pourcentage des frais d'administration devait diminuer au lieu d'augmenter.

M. ARTHURS: Il n'a pas augmenté.

M. GUTHRIE: Le ministre admet qu'il a augmenté de 2.78 l'an dernier à 2.92 cette année et les crédits supplémentaires l'augmenteront encore.

En l'évaluant d'après les relevés au 31 mars, le coût de la perception est de 3.33 sans compter ce qui peut être demandé comme crédit supplémentaire. Si le ministre augmente son personnel de 470 par an, et s'il a treize employés qui seront les uns sur les autres à Niagara-Falls, le revenu a besoin d'augmenter.

M. ARTHURS: L'honorable député dit-il que les salaires des employés des douanes n'auraient pas dû être augmentés.

M. GUTHRIE: J'ai complimenté le ministre pour avoir augmenté les salaires et je crois qu'une autre augmentation devrait être accordée cette année, mais avant de voter ces fortes sommes, nous devrions avoir quelques explications.

M. HEPBURN: Je suis sûr que l'honorable député (M. Guthrie) veut être juste et je ne vois pas comment il peut dire que les frais d'administration sont de 3.33 quand le ministre dit qu'ils ne sont que de 2.92. Le ministre ne va pas s'enfuir avec les $400,000 et les cacher; s'ils ne sont pas dépensés, ils ne sortiront pas du trésor.

M. GUTHRIE: Oh, il les dépensera, n'ayez pas de doute sur ce point, il nommera un tas de gens dans votre comté.

M. HEPBURN: Il y a un receveur des douanes à Picton qui était le fils d'un ex-député libéral de cette Chambre et il travaillait depuis vingt et un ans, de cinq heures du matin jusqu'à minuit, pour un salaire de $1,400 par an. J'ai demandé au ministre actuel des Douanes de lui donner un aide et il l'a fait. L'employé de la douane a dû demander un congé de maladie par suite d'excès de travail. Je dois dire à mon honorable ami (M. Guthrie) que nous n'avons pas l'intention de surcharger d'ouvrage de cette façon-là nos employés. Si nous devons juger les autres comtés par ce qui s'est passé dans le mien, je dis que c'est une véritable honte de traiter les employés de douane comme ils l'ont été.

M. TURGEON: Le ministre peut-il me donner une définition de l'expression "intervention active dans la politique"? Un percepteur de mon comté, Edouard Chiasson, a été révoqué l'an dernier pour intervention active dans la politique.

Le ministre a d'abord ordonné une enquête au cours de laquelle aucune preuve n'a été apportée contre M. Chiasson, et il n'a pas été révoqué. Peu de temps après, mon généreux ami le ministre de la Marine a écrit au ministre des Douanes, pour lui demander d'ouvrir une autre enquête parce qu'il pensait qu'on pourrait fournir une preuve d'ingérence politique active. La seconde enquête eut lieu. Un des témoins a déposé ainsi:

Je demeure à Lamèque; je suis électeur; M. Chiasson demeure à Lamèque; je me souviens des élections fédérales de 1908 et je ne me souviens pas que M. Chiasson s'en soit mêlé; je ne me souviens pas qu'il ait pris part à l'élection de 1911. J'étais à l'assemblée Turgeon, à la salle de la Catholic Mutual Benefit Association à Lamèque. M. Chiasson était sur la plate-forme, je ne me souviens pas qu'il ait parlé; il a applaudi le discours de M. Turgeon; j'ai été au bureau de vote le jour de l'élection, je n'ai pas vu M. Chiasson; je n'ai pas remarqué qu'il cabalait durant la campagne; je ne sais rien de plus, je suis conservateur, il est difficile de dire de quelle opinion était Chiasson.

Cinq ou six témoins ont fait une déposition analogue. M. Chiasson a été nommé receveur des douanes en 1903, parce qu'il était compétent. C'était un des hommes les mieux élevés du comté; il avait été maître d'école et avait donné satisfaction; il appartenait à une des familles les plus respectables. Je ne sais pas à quel parti politique il appartenait; il m'a été recommandé en raison de ses capacités et de sa place dans la société et des témoins ont assuré qu'il n'avait jamais fait de politique quand il occupait son emploi. En 1911, au moment des élections, on ne savait pas s'il était conservateur ou libéral. J'ai tenu une assemblée dans ce district à quelques centaines de pas de sa demeure. Il vint à cette assemblée. J'ai tenu des assemblées depuis quarante ans dans le comté de Gloucester. Il a applaudi à quelques-unes de mes paroles.

Même s'il a pu applaudir ce que j'ai dit sur la réciprocité je ne pense pas que ce soit là de l'ingérence politique active. La révocation signifie qu'un homme nommé par le Gouvernement libéral doit être révoqué. Le premier ministre a dit ici, il y a quelques années, qu'un homme qui ne s'est pas occupé activement de politique et qui n'a fait qu'exprimer son opinion, ne devrait pas être révoqué. L'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) se souviendra que lorsqu'il siégeait ici de ce côté, il a dit qu'aucun employé ne devrait être révoqué, sauf pour avoir négligé son service. Je ne me suis pas plaint quand le ministre des Douanes a révoqué l'agent de Bathurst, parce que je savais qu'il avait pris part à une élection. Mais dans ce cas les témoignages prouvent que la seule faute qu'il ait pu commettre est d'avoir assisté à une assemblée publique dans son propre district, sans avoir dit un mot. Personne ne l'a vu au bureau de votes, le jour de l'élection. Il n'a cabalé pour personne, il n'a fait connaître à personne son opinion sur des questions politiques. Pourtant parce qu'il a été nommé par le Gouvernement libéral, il a été révoqué. Je demanderai au ministre des Douanes s'il place ce cas dans la catégorie de l'ingérence politique active.

M. REID: M. E. D. C. Knowles, le commissaire nommé pour faire cette enquête, s'est prononcé contre M. Chiasson. Il a fait rapport qu'il s'était occupé activement de politique.

M. TURGEON: Je demanderai au ministre des Douanes d'examiner les témoignages. Ils ne comportent que ce que j'ai dit et ils sont rendus par des conservateurs. L'employé qui a été nommé pour le remplacer a été à un moment un des hommes les plus actifs dans les comtés conservateurs; il appartient encore à ces comités et il s'est occupé activement de faire des recommandations depuis sa nomination.

M. REID: S'il s'est conduit de cette manière, je ferai certainement en sorte qu'il cesse.

M. EMMERSON: Je désirerais savoir si des changements ont été faits au sujet de la position de sous-percepteur au poste secondaire de la Baie-Verte et aussi si quelqu'un a représenté au ministre la nécessité d'établir un poste douanier ou de nommer un fonctionnaire au Cap-Tourmentin. Depuis un certain nombre d'années, il se fait un mouvement pour transporter le bureau de douane de la Baie-Verte, qui est une des plus anciennes localités de cette région, à Port-Elgin qui est devenu un centre très actif et très prospère. La distance entre les deux endroits est d'environ deux milles et demi. Il s'est fait aussi un mouvement au Cap-Tourmentin pour avoir un douanier à cet endroit où il se fait un important commerce de madriers. Les citoyens de cette localité demandèrent l'installation d'un bureau de douane. Il se fait probablement plus d'exportations au Cap-Tourmentin que dans tous les autres ports de la rive nord, à l'exception de Shédiac, et je crois qu'il s'exporte plus de bois de construction du Cap-Tourmentin que de Shédiac.

Le ministre a-t-il reçu des demandes concernant la fermeture du bureau de la Baie-Verte et son transfert à Port-Elgin, et concernant l'établissement d'un nouveau poste secondaire au Cap-Tourmentin? Ce dernier poste rendrait de grands services au commerce, car beaucoup de navires vont y prendre des chargements. C'est le port le plus rapproché de l'île du Prince-Edouard, dans ce détroit. Plusieurs navires font le service entre l'île et le Cap-Tormentin. Les capitaines de navires et les expéditeurs trouvent très incommode d'avoir à faire 20 milles pour se rendre au bureau de la douane à la Baie-Verte. Ce changement est demandé depuis des années. Depuis cinq ou six ans, j'ai reçu de nombreuses pétitions que j'ai fait parvenir au prédécesseur de l'honorable ministre, mais rien n'a encore été fait.

M. REID: Si je me rappelle bien, plusieurs lettres ont été échangées, concernant le transfert du bureau de la Baie-Verte à Port-Elgin et la mise à la retraite du fonctionnaire de la Baie-Verte. Rien n'a été fait, puisque la question est encore à l'étude. Rien n'a été fait, non plus, au sujet du Cap-Tourmentin. La grande difficulté, c'est que beaucoup de députés demandent de nouveaux bureaux qui tous rendraient de grands services au public.

Si je me rendais à toutes les demandes, il me faudrait des crédits beaucoup plus considérables que ceux inscrits au budget. L'honorable député de Wellington-sud me reproche d'augmenter les frais d'administration. Tout mon désir serait d'ouvrir un grand nombre de nouveaux bureaux, si cela était possible, avec les crédits à ma disposition. Il y a beaucoup de ports où il serait utile d'installer des douaniers. Mais je n'ai pas cru demander à la Chambre des crédits plus élevés que ceux que je lui soumets ce soir.

Il n'y a pas le moindre doute que la présence d'un douanier au Cap-Tourmentin serait d'une grande utilité pour les navigateurs et pour le public en général et cependant, je n'ai pas pu faire la nomination. Partout où de nouveaux fonctionnaires ont été nommés par suite de l'augmentation dans les recettes, les nominations ont été faites d'après les rapports des inspecteurs et des percepteurs. La plus grande partie de l'augmentation des frais de perception, a eu lieu dans les grands bureaux.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre peut-il dire combien de nouveaux fonctionnaires ont été nommés à Montréal et à Trois-Rivières?

M. HENDERSON: Pendant que le ministre cherche ce renseignement je désire faire quelques remarques. Je crois que le ministre a mal interprété les remarques de l'honorable député de Wellington-sud. Je crois que ce dernier s'est plutôt prononcé en faveur de l'augmentation du nombre des postes secondaires. Il prétend que dans son comté il y avait deux localités importantes qui devraient être érigées en poste de douanes ou en poste secondaire. Je partage absolument son avis et je m'étonne de constater que durant les quinze années du régime libéral il n'a pas fait plus pour son comté.

Le ministre des Douanes dans le Gouvernement précédent avait pour principe que les postes douaniers existaient pour la perception du revenu et non pour l'utilité du public. C'est la réponse qu'il m'a faite à plusieurs reprises, quand je lui ai demandé un bureau de douanes pour la ville que je représente, et je suppose que c'est pour cette raison que l'honorable député de Wellington-sud n'a pas obtenu, pour ses électeurs, ce qu'il demande aujourd'hui. Mais ce que je trouve singulier dans ces remarques, c'est qu'il reproche au ministre d'augmenter les frais du service et lui demande en même temps d'installer de nouveaux postes et de nouveaux postes secondaires, ce qui aurait inévitablement pour effet d'augmenter encore les frais du service.

M. GUTHRIE: Pas nécessairement.

M. HENDERSON: Ceci est du nouveau pour moi. Si l'ouverture de nouveaux bureaux n'augmente pas les frais d'administration, le ministre a eu raison de faire ce qu'il a fait et d'augmenter le nombre des fonctionnaires préposés à la perception du revenu. Il n'en a pas nommé plus qu'il n'en fallait, car il n'a pas ouvert un seul poste ou un seul poste secondaire, sans que le besoin s'en fît vivement sentir.

Je répète que l'ex-ministre des Douanes était dans l'erreur en prétendant qu'il ne fallait instituer des bureaux de douanes qu'aux endroits où il y a des recettes à percevoir. J'espère que l'honorable député de Wellington-sud obtiendra les bureaux qu'il demande. Elora et Fergus sont deux villes importantes qui auraient besoin de postes douaniers, et on peut peut-être dire la même chose de Erin-Village. Dans le comté de Wellington, il y a aussi les villes de Palmerston et de Harriston qui auraient aussi besoin de bureaux de douanes. Quand un bureau a été ouvert dans mon comté, tout le monde en était enchanté, même les amis de l'honorable député qui proteste contre l'augmentation des frais d'administration. Dans la ville que j'habite, les principaux importateurs sont des libéraux qui ont voté contre moi, mais il s'agissait d'une question d'intérêt public et je considère que le ministre a bien agi en se rendant à ma demande, sans se demander quel effet cela aurait sur le coût des frais d'administration. Je m'étais souvent adressé au prédécesseur de l'honorable ministre, mais il m'avait toujours refusé. Je lui prédis alors que les libéraux ne seraient pas toujours au pouvoir et qu'un jour viendrait où j'obtiendrais le redressement de mes griefs. Je ne croyais pas, à ce moment, être si bon prophète, car six ou huit mois plus tard, nous avions un nouveau gouvernement qui a pour principe d'administrer les affaires du pays dans l'intérêt de la population et non seulement en vue de percevoir des impôts. Je félicite le ministre d'avoir ouvert de nouveaux bureaux de douane dans l'intérêt public, même si cela peut avoir pour effet d'augmenter les frais d'administration.

M. GUTHRIE: Je ne m'oppose pas à l'ouverture de ces bureaux et l'honorable député de Halton (M. Henderson) doit le savoir.

M. HENDERSON: L'honorable député demande les deux—une réduction dans les frais d'administration et une augmentation dans le nombre des bureaux.

M. GUTHRIE: Maintenant que je puis compter sur l'appui de mon honorable ami, j'espère que ma demande sera accordée et comme les deux villes que j'ai mentionnées possèdent déjà d'excellents édifices publics, l'installation d'un poste secondaire à ces endroits n'exigerait aucune dépense d'installation ni la nomination de nouveaux fonctionnaires, vu qu'on pourrait envoyer un fonctionnaire de Guelph, lorsqu'il y aurait des marchandises en douane. Il n'y aurait à faire qu'un court trajet en chemin de fer, qui coûterait environ 75 cents

M. REID: Un fonctionnaire ne pourrait pas faire cela et remplir ses fonctions à Guelph.

M. GUTHRIE: Je crois qu'il le pourrait parfaitement. Je sais le travail que les fonctionnaires publics ont à faire. Son absence de Guelph ne serait pas de plus d'une heure et demi et il suffirait d'un voyage par semaine. On voit que la dépense ne serait pas forte.

M. REID: Ce n'est pas seulement une question de dépense; les fonctionnaires de Guelph sont tellement occupés qu'ils demandent une augmentation du personnel.

M. GUTHRIE: Je n'en doute pas et c'est à cela que je m'oppose. L'honorable ministre des Douanes a déjà nommé 477 nouveaux fonctionnaires; voilà où est allé l'argent. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on établisse de nouveaux postes douaniers, et qu'on augmente le personnel, là où la chose est nécessaire, mais je répète que les dépenses ont été inutilement augmentées dans les cas que j'ai mentionnés. Il n'y avait aucune raison d'augmenter le personnel à Niagara-Falls, pas plus qu'à Hamilton ou à Brantford; quant à Ottawa je n'en sais rien. Les recettes douanières ont considérablement augmenté dans la ville que j'habite, et il n'y a pas eu d'augmentation dans le personnel. Il y a eu également de fortes augmentations à Berlin et à Waterloo, et l'on n'a nommé qu'un seul fonctionnaire de plus. Mais à Niagara-Falls, on les a nommés par fournées, pour satisfaire les amis politiques. C'est cela qui a augmenté les frais d'administration.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre est évidemment disposé à se montrer généreux et à pourvoir aux besoins du public. Il a établi une nouvelle règle, qui consiste à prendre en considération les besoins des localités et non seulement la question des recettes, lorsqu'il s'agit d'ouvrir de nouveaux postes de douanes. C'est ainsi qu'un Gouvernement doit comprendre sa mission. L'honorable ministre a déjà appliqué sa règle sur une assez grande échelle, si on en juge par le nombre de nominations qu'il a faites depuis un an ou deux et par les crédits considérables qu'il demande aujourd'hui pour ouvrir de nouveaux bureaux. Puisqu'il en est ainsi, je lui rappellerai que les citoyens de Tracadie lui ont adressé une pétition pour obtenir un sous-percepteur à cet endroit. L'ouverture de ce bureau n'occasionnerait qu'une très faible dépense et rendrait service à une grande partie de la population d'Antigonish, ainsi que du comté de Guysborough. Les faits exposés dans cette pétition et dans les lettres que j'ai adressées au ministre ont dû convaincre celui-ci de la nécessité d'un sous-percepteur de douane à cet endroit. Le Gouvernement n'aura aucune difficulté à trouver un homme compétent pour la position, et celui qui a déjà été recommandé est un bon conservateur. Je suppose que ce seul fait est déjà une re-

commandation, mais il possède aussi toutes les qualités requises. Je suis certain que cette nomination serait bien vue des libéraux comme des conservateurs de cette partie du pays. Un bureau de douane à Tracadie est réellement très nécessaire et j'espère que le ministre verra jour de nous le donner.

M. CLARK (Wellington-nord) : J'ai été heureux d'entendre l'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) parler comme il l'a fait des aventages que nous retirons des bureaux secondaires de la douane que nous avons à Fergus et à Elora. Il a laissé entendre qu'on avait établi un bureau à Harriston. Cela n'est pas exact, car je dirai, à seul fin de renseigner l'honorable ministre, sinon pour d'autre motif, qu'il n'y a dans tout le comté de Wellington qu'un seul bureau établi dans la ville qu'habite l'honorable représentant de Wellington-sud. Comme l'honorable député de Halton (M. Henderson), je suis surpris que le député de Wellington-sud ne se soit pas occupé de cette question, quand il était en position de faire établir des bureaux de la douane dans le comté qu'il représente. Wellington-nord compte, au moins, trois villes qui l'emportent sur aucun des villages dont il a parlé. L'honorable ministre des Douanes a jugé à propos d'établir des bureaux dans ces villes qui méritent plus que ces villages cette attention. Je suis prêt à aider l'honorable député à établir des bureaux de postes dans la division électorale qu'il a l'honneur de représenter.

M. GRAHAM: Lorsqu'arrive le temps des nominations, si le ministre intéressé veut s'occuper de la chose, il peut trouver, je crois, que, dans un grand nombre de cas, on a, depuis le 21 septembre, simplement confirmé les nominations de fonctionnaires qui avaient été nommés temporairement, mais dont les nominations n'avaient pas été faites par décret du conseil. Quelques-uns de ces fonctionnaires comptaient plusieurs années de services.

M. REID: Aucunement. Tous les fonctionnaires ainsi nommés exécutent encore le même travail.

M. GRAHAM: J'espère qu'il en est ainsi. J'ai à me plaindre de la révocation d'un fonctionnaire à Colborne. Le renseignement que je possède me vient de deux sources et veut qu'on ait congédié cet homme sans autre avis que celui qu'on lui a remis entre les mains, le jour même de sa révocation. Il n'y avait pas eu d'enquête et il niait l'accusation d'ingérence politique. Dans ce cas, il est très difficile d'excuser l'acte du ministre. Cet homme nie qu'il a pris une part quelconque à la politique; on ne lui accorde pas d'enquête et rien n'est prouvé contre lui; cependant, on le remercie de ses services, sans le moindre simulacre d'enquête.

C'est là une façon d'agir à laquelle l'honorable ministre refuserait d'avoir recours à l'endroit du plus infime des fonctionnaires de son département. Il lui repugnerait de congédier un homme ou une femme de peine, sans lui donner, au moins, quelques jours d'avis, ou sans invoquer quelque motif valable.

M. REID: Ce fonctionnaire de Colborne a été remercié de ses services pour ingérence politique, d'après le témoignage du représentant de la division en cette Chambre. L'honorable député sait que la Chambre a adopté comme règle que si le député qui représente une division assure au ministre qu'un fonctionnaire est un partisan actif, ce fonctionnaire doit être remercié de ses services; après que la preuve a été soumise au Gouvernement un décret du conseil est adopté et avis est donné au fonctionnaire intéressé. C'est la règle qu'on a suivi dans le cas de ce fonctionnaire de Colborne.

M. GRAHAM: Je plains les autres.

M. PUGSLEY: Le représentant du comté devient ministre jusqu'à ce point.

M. REID: L'honorable député sait que c'est la règle observée depuis des années. C'est celle qu'a suivie le Gouvernement libéral dès 1896.

M. PUGSLEY: Règle contre laquelle la Chambre s'est prononcée à l'unanimité.

M. SINCLAIR: Quelle est la règle suivie dans le cas où un candidat défait, qui a la distribution des faveurs ministérielles d'un comté, recommande une révocation?

M. REID: S'il surgit une vacance dans tel comté, je suis mon propre jugement.

M. SINCLAIR: Quelques jours après que l'honorable ministre prit la direction de ce département, le représentant junior d'Halifax lui a demandé quelle règle il adopterait dans le cas d'une recommandation faite par un candidat défait. A la page 1076, M. Maclean demande:

M. MACLEAN (Halifax: Si un fonctionnaire des douanes est accusé d'ingérence dans la politique, lui fournit-on l'occasion de se défendre?

M. REID (GRENVILLE: Je suis la politique énoncée par la Chambre. Lorsqu'un député accuse un fonctionnaire d'activité politique dans son comté, je demande le renvoi de ce fonctionnaire. Mais, dans le cas d'un autre comté représenté par un adversaire du Gouvernement, si une accusation est portée, je fais tenir une enquête, et s'il est prouvé que le fonctionnaire s'est montré partisan actif, il va sans dire qu'on le remercie de ses services.

Telle fut la règle que l'honorable ministre a établie, peu de temps après son entrée en fonctions. Je constate que dans mon propre comté l'honorable ministre n'a pas appliqué cette règle.

M. REID: De quel cas l'honorable député parle-t-il?

M. SINCLAIR: De la révocation de W. A. Girrior, suivant la plainte portée contre lui par M. G. A. Rowlings, le candidat défait dans ce comté. La lettre est datée de Sydney (N.-E.), le 6 novembre 1911:

L'honorable monsieur Reid,
Ministre des Douanes.
Ottawa.

Cher monsieur,—Je désire demander la révocation de W. A. Girrior, douanier, à Larry's-River, comté de Guysborough. Je regrette de dire que ce fonctionnaire a fait preuve d'hostilité politique active contre moi en m'interrompant, lors de mon discours à Larry's-River, pendant la récente campagne. Je recommanderai la nomination immédiate de William J. Murphy, de Larry's-River, comme son successeur.

Votre très dévoué,
(Signé): G. A. Rowlings.
Candidat libéral-conservateur,
Comté de Guysborough,
Election de septembre.

Le commissaire du ministre adressait ensuite à M. Girrior cette lettre datée d'Ottawa le 10 novembre 1911.

Monsieur M. A. Girrior,
Agent de la douane,
Larry's-River (N.-E.).

Monsieur,—On a porté à l'attention du ministère que vous avez fait acte d'homme de parti contre M. Rowlings, candidat à la dernière élection, en l'interrompant à Larry's-River—votre manière d'agir en cette circonstance étant contraire au règlement qui régit l'ingérence des douaniers dans les affaires politiques, je suis donc chargé de vous demander si ce qui est allégué contre vous est vrai ou non. Vous êtes prié de répondre sans délai.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

Votre obéissant serviteur,
(Signé): John McDougald,
Commissaire des Douanes.

Le 15 novembre, M. Girrior faisait cette réponse:

Monsieur John McDougald,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai bien reçu votre honorée du 10 courant où vous dites que j'ai fait acte d'homme de parti contre M. Rowlings, candidat à la dernière élection. Adressant la parole en public, M. Rowlings a dit que si la réciprocité commerciale était établie, c'en serait fait des primes de pêche. J'assistais à l'assemblée à laquelle il tint ce langage, et je me bornai à dire que j'étais prêt à parier $20 que la réciprocité n'entraînerait pas l'abolition des primes. Je suis en mesure de prouver que je n'ai pas dit autre chose. Je quittai l'assemblée et rentrai chez moi sans ajouter un mot; je ne vois donc pas comment M. Rowlings peut prétendre que je l'ai interrompu. Comme j'ai assisté à toutes les assemblées convoquées par les conservateurs et n'ai jamais interrompu aucun orateur, il me semble que M. Rowlings devrait me pardonner une faute aussi légère, ce dont il pourrait n'avoir pas à se repentir. Quoi qu'il en soit, je suis prêt à faire face à mes dénonciateurs.

Votre bien dévoué,
(Signé): William A. Girrior,
Agent de la douane.

Le document qui vient ensuite fut soumis par le ministre à Son Altesse Royale le Gouverneur général en conseil:

Le soussigné, ministre des Douanes, a l'honneur de proposer que William A. Girrior, agent du service douanier à Larry's-River (N.-E.), soit destitué de son emploi dans le service de la douane pour cause d'ingérence active en politique à l'époque de la dernière élection fédérale. La preuve de cette ingérence se trouve dans le dossier ci-joint des douanes, portant le n° 333.

Respectueusement soumis,
(Signé): J. D. Reid,
Ministre des Douanes.

Au dossier se trouve encore la lettre par laquelle le commissaire des douanes annonce à M. Girrior qu'il a été révoqué. Vous noterez, monsieur le président, que tout ce que l'on a à reprocher à cet homme, c'est l'observation qu'il fit à l'assemblée tenue à l'école de son village natal, au moment où M. Rowlings affirmait une chose que toute personne un peu sensée savait être contraire à la vérité, c'est-à-dire que la ratification de la convention douanière entraînerait l'abolition des primes accordées aux pêcheurs. Ce n'était pas vrai. Tous ceux qui ont jeté les yeux sur la correspondance qui aboutit à la convention douanière savent qu'une telle assertion était complètement dénuée de fondement.

Ce M. Gerrior a tout naïvement offert de parier $20 que les primes seraient maintenues. On ne peut dire de cette faute qu'elle est bien grave, surtout si l'on songe que le candidat tenait un langage contraire à la réalité du faits. Je considère qu'il était du devoir de cet homme de protester de quelque façon. Quoi qu'il en soit, le ministre aurait dû ouvrir une investigation. S'il s'était enquis de tous les faits, il se serait abstenu de révoquer cet employé; mais il n'a pas respecté le principe posé par lui-même en cette Chambre.

Si tard soit-il, il devrait fournir à M. Girrior l'occasion d'établir son innocence, car je suis sûr qu'il est en mesure de le faire. J'aimerais à savoir si le ministre, respectant en cela le principe qu'il posait lui-même au cours de la dernière session, ordonnera désormais une enquête lorsque le candidat défait portera quelque plainte.

M. REID: Règle générale, nous avons ordonné une enquête chaque fois qu'un candidat défait a formulé une plainte. Il

y a bien eu quelques exceptions, mais elles furent très rares. Dans le cas comme celui que signale l'honorable député, c'est-à-dire lorsqu'un employé avouait s'être ingéré de quelque manière dans les affaires politiques, nous n'avons pas ordonné d'enjuête; mais il n'y eut pas plus de quatre ou cinq de ces cas. Mais il s'agit en ce moment d'un employé qui avoue avoir assisté à une assemblée politique, avoir interrompu l'orateur et trouvé à redire au langage de ce dernier; nous avons considéré que cette preuve suffisait à motiver sa révocation sans enquête.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) m'a fait une question au sujet du nombre des employés surnuméraires à Québec et à Montréal. Il y en a vingt à Québec et quarante-huit à Montréal.

M. LEMIEUX: Combien à Trois-Rivières?

M. REID: Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. LEMIEUX : Combien en aviez-vous à Québec avant cela? Le nombre me paraît excessif.

M. REID: La recette s'est très considérablement accrue.

M. LEMIEUX : Je comprends qu'une augmentation raisonnable soit nécessaire dans le port de Montréal, mais vingt nouveaux employés dans le port de Québec me semble être un chiffre élevé.

M. REID : Nous n'avons pas nommé de nouveaux employés à Montréal ou à Québec, ni à aucun autre endroit, sauf lorsque les inspecteurs et les percepteurs ont fait ressortir que cela était absolument nécessaire à cause de l'augmentation du revenu.

M. LEMIEUX : Quelles sont les recettes du port de Québec comparativement à l'an dernier.

M. REID : En 1911-12, elles étaient de $1,559,393, et cette année, elles sont de $2,033,452, soit une augmentation de $274,079.

M. LEMIEUX : Avez-vous beaucoup de surnuméraires là-bas?

M. REID : Vingt; demain, je communiquerai à l'honorable député un état au sujet de ces employés.

M. LEMIEUX : Je crois savoir que le percepteur de la douane à Québec a été mis à la retraite. On m'apprend qu'outre la pension qu'il reçoit du département il retire une autre somme d'une source différente qui complète le chiffre des appointements qu'il touchait précédemment. Je voudrais obtenir des explications du ministre. Comment un retraité peut-il toucher des appointements en sus de sa pension de retraite? Si on juge à propos de le mettre à la retraite, il ne devrait pas recevoir d'appointements.

M. REID : L'honorable député sait qu'un retraité peut être employé de nouveau, s'il y a du travail pour lui. Cela s'est fait souvent, et lorsqe j'ai pris la direction du ministère, j'ai constaté qu'il y avait des retraités parmi les employés.

M. LEMIEUX : Qu'avez-vous à dire du présent cas?

M. REID : Dans ce cas-ci, M. Forsyth est un homme très âgé. Il n'était pas en état de remplir toutes les fonctions de percepteur. Les recettes augmentaient et il fallait un homme plus actif pour s'occuper des affaires du bureau. M. Forsyth ne voulait pas renoncer complètement à l'exercice de ses fonctions. Il est encore au service de l'Etat dans la ville de Québec et il accomplit le travail qu'il peut. Nous ne pouvions pas nommer deux percepteurs; aussi, l'avons-nous mis à la retraite et l'avons-nous retenu pour aider au percepteur. C'est la seule manière dont nous pouvions l'employer. Nous avons nommé M. Carter percepteur. Celui-ci est un homme plus jeune et qui a plusieurs années de service au département de la Douane.

M. LEMIEUX : Le ministre me dit-il que M. Forsyth est encore employé au département à Québec?

M. REID : Oui, il remplit les fonctions qu'il peut remplir.

M. EMMERSON : On m'a brusquement interrompu pendant que je parlais du Cap-Tourmentin et de Baie-Verte, car je voulais pousser la discussion un peu plus loin. Je désirais aussi parler de Shédiac. On me dit que ce crédit pourra être discuté de nouveau et cela étant, je ne demanderai pas de nouveaux renseignements dans le moment.

M. REID: Oui, si ce crédit est adopté, les députés auront parfaitement le droit d'y revenir et de discuter tout ce qui le concerne, lorsqu'un autre crédit sera mis à l'étude.

M. PUGSLEY : Le ministre apportera-t-il les renseignements demandés?

M. REID : Oui.

M. EMMERSON : Je propose que le ministre apporte les papiers qui concernent le Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac et les nouvelles nominations qui ont été faites dans ces ports.

M REID: Oui, j'apporterai tout.

M. CARROLL : Il y a quelque temps, la Chambre a ordonné le dépôt de deux rapports concernant la révocation de M. McKinnon, percepteur à Glace-Bay, et du capitaine Wilcox, percepteur à Louisbourg.

Je me propose de discuter ces destitutions, et je voudrais avoir les documents afin de pouvoir les discuter d'une manière intelligente.

M. REID: Je les apporterai demain.

M. CARVELL: Il y a une autre question concernant Whitney-Pier que je voudrais discuter. J'ai reçu d'hommes d'affaires de Whitney-Pier plusieurs lettres m'apprenant que M. McDonald, le remplaçant de M. Fitzgerald, tient commerce, qu'il est importateur et qu'il a trois magasins dans les environs. Mes correspondants voulaient savoir si le département a l'intention de permettre à un homme qui tient ainsi commerce d'être percepteur de la douane? Je ne veux pas qu'on dénature ma pensée à ce sujet. Je n'ai rien à dire contre M. McDonald. Je me fais fort de déclarer que ce sera un bon fonctionnaire, mais les hommes d'affaires ne veulent pas qu'un homme qui tient commerce soit aussi percepteur de douanes. Je ne sais pas si c'est l'intention du département de la Douane de permettre que cela ait lieu.

M. REID: Je n'en ai pas entendu parler, mais ce n'est pas l'intention du département d'avoir un employé qui est lui-même importateur, je prendrai des renseignements à ce sujet.

M. GRAHAM: L'honorable ministre a promis d'apporter demain certains renseignements qui ont été demandés. Supposons que nous votions ce crédit de $3,125,000 avec l'entente que demain on pourra le discuter de nouveau, et que nous ajournions.

M. REID: Oui, avec l'entente que les honorables députés pourront discuter tout ce qui se rapporte au crédit de $3,125,000.

M. McKENZIE: Il sera nécessaire d'avoir quelques renseignements demain au sujet de ce crédit. Le personnel à Sydney-Mines a été augmenté à la demande de l'inspecteur des douanes. Je désirerais avoir ce rapport et aussi celui qui concerne les augmentations de salaire. Le ministre pourrait apporter aussi les renseignements concernant Glace-Bay. Je lui demanderai, lorsque j'en aurai l'occasion, des explications au sujet des changements apportés dans le personnel des douanes à New-Campbellton dans mon comté. On a renvoyé sans raison aucune l'officier de douane à cet endroit, un excellent employé, et on l'a remplacé par un autre qui demeure loin du port. L'ancien employé demeurait tout près du port. Le ministre sans faire aucune enquête a renvoyé cet employé et lui a nommé un remplaçant qui demeure à un mille et demi du port. Je voudrais demander au ministre qu'il nous dise pourquoi il a nommé un officier de douane qui demeure à un mille et demi du port, ce qui oblige les capitaines à faire une marche de trois milles, un mille et demi pour aller et un mille et demi pour revenir.

M. CHISHOLM (Inverness): Le ministre pourrait en même temps me dire pourquoi, à Chéticamp, l'ancien percepteur des douanes a été révoqué parce qu'il demeurait à un mille et demi du port. Il était à son travail pendant les heures de bureau, remplissait ses fonctions à la satisfaction de tout le monde, et après avoir cherché pendant trois mois pour trouver une accusation contre lui, la seule chose que l'on a pu découvrir, c'est qu'il restait à un mille et demi de son bureau. Je voudrais avoir une explication à ce sujet. Je voudrais savoir aussi pourquoi M. Bourinot, officier de douane à Port-Hawkesbury, a été révoqué, quel est son successeur et quel est son traitement.

M. LEMIEUX: Je désirerais avoir les noms des fonctionnaires qui ont été destitués dans le comté de Gaspé et les raisons de leur révocation; un état détaillé pour chacun d'eux.

M. BOIVIN: Je demanderais au ministre de vouloir bien apporter les documents concernant la destitution de M. Miner, percepteur des douanes à Granby, et la nomination de son successeur. Je voudrais avoir aussi des renseignements concernant les nominations dans le comté de Brome.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre voudra-t-il apporter les noms des 470 nouveaux employés, leur traitement, et les bureaux auxquels ils ont été nommés.

M. REID: J'en ai la liste ici, et je la remettrai à mon honorable ami pour jusqu'à demain.

(Le comité fait rapport.)

La séance est levée à minuit et trois quarts, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 29 avril 1913.

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

AJOURNEMENT POUR L'ASCENSION.

M. BORDEN propose:

Que lorsque cette Chambre s'ajournera mercredi prochain, le 30 avril courant, elle demeure ajournée jusqu'à vendredi prochain, 2 mai.

(La motion est adoptée.)

SEANCES DU MATIN.

M. BORDEN propose:

Que mercredi, le 30 avril courant et après, jusqu'à la fin de la session, la Chambre se

réunira à onze heures du matin, et qu'outre la suspension ordinaire à six heures de l'après-midi la séance sera aussi suspendue, chaque jour, depuis une heure jusqu'à trois heures de l'après-midi.

Sir WILFRID LAURIER: M'est avis que cette motion de mon très honorable ami est prématurée. La Chambre n'a pas, il me semble, atteint cette époque de la session où des séances de l'avant-midi aient leur raison d'être. Tout d'abord les comités, à ce que l'on m'apprend, n'ont pas encore terminé leurs travaux. Il y a pour aujourd'hui quatre convocations de comités, savoir: banques et commerce, comptes publics, pensions à la vieillesse, chemins de fer, canaux et télégraphes. De plus, le comité des banques et du commerce et celui des pensions à la vieillesse devront se réunir demain. Si je ne me trompe, celui des banques et du commerce n'aura pas demain terminé ses travaux, qui nécessiteront peut-être quelques séances supplémentaires. Cette motion, si elle était adoptée, obligerait le comité des banques et du commerce à tenir ses réunions pendant que la Chambre siège, afin qu'il puisse terminer sa besogne. Je ne sais quand le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes et celui des pensions à la vieillesse auront fini la leur. Avant de commencer à siéger le matin, il nous importe de savoir si tous les comités auront fini leurs travaux. Le Gouvernement ne nous a pas encore fait connaître s'il a ou s'il n'a pas quelque nouveau projet de loi à présenter. Il est d'usage, avant que nous commencions à siéger le matin, que le Gouvernement ait mis devant la Chambre toute la législation qu'il a à proposer, moins peut-être les subventions aux chemins de fer, lesquelles sont généralement proposées à une époque avancée de la session. Au temps où mon très honorable ami siégeait à la gauche de l'Orateur, il ne se faisait pas faute de nous adresser des reproches à cet égard; il ne semble guère cependant avoir amélioré l'ancien ordre de choses. Si nous devions attendre pour siéger le matin que les résolutions relatives aux chemins de fer soient prêtes, nos séances se prolongeraient jusque dans l'été et iraient peut-être jusqu'à l'automne. Ce renseignement devrait nous être fourni par le Gouvernement avant que nous adoptions cette motion. A en juger par le Feuillleton, les travaux de la Chambre ne sont pas suffisamment avancés pour autoriser cette motion à pareille époque. Il n'a pas encore été disposé des mesures les plus importantes de la session. L'état budgétaire ne nous a pas encore été communiqué, et il devrait l'être pendant que durent les séances ordinaires et non alors que nous sommes obligés de siéger le matin. Le fait de siéger l'avant-midi est comme le signe d'une prorogation prochaine, et je regrette de dire que ce moment désirable ne me paraît pas encore avoir été atteint.

M. BORDEN : Pour ce qui est du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, il a, si je ne me trompe, terminé ses travaux. Celui des banques et du commerce est depuis longtemps occupé à l'examen d'une loi très importante; mais il aura, je crois, complété ses travaux à une date relativement prochaine. Quant à de nouvelles lois à présenter, j'ai déjà donné à mon très honorable ami personnellement des indications sur ce qu'il en pourrait être; mais il est aussi à désirer qu'il en soit fait une déclaration à la Chambre. Dans les circonstances, je suggérerai donc de modifier ma proposition pour qu'elle prenne effet lundi prochain. Dans l'intervalle, je verrai à fournir à mon très honorable ami le renseignement qu'il sollicite. Ceci donnera aux comités deux jours de plus, et, dans les circonstances, deux jours peuvent être regardés comme un temps raisonnable.

Sir WILFRID LAURIER : Il vaudrait mieux que la motion fût laissée en suspens, pour être de nouveau présentée vendredi.

M. BORDEN : Qu'elle demeure en suspens.

(La motion est laissée en suspens.)

GALERIE NATIONALE DU CANADA.

Sur motion de M. Rogers, il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité pour l'examen du projet de résolution suivant:

La Chambre décide:—

Qu'il y a lieu (a) de pourvoir à la constitution en corporation de la Galerie National des Arts du Canada, et d'en transférer la propriété à un conseil de syndics agissant au nom et pour le compte du gouvernement du Canada; (b) d'autoriser le conseil à acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art et autre propriété; et (c) de pourvoir à la rémunération des fonctionnaires et employés qui seront nécessaires, et à défrayer les frais de voyage et autres dépenses raisonnables du conseil.

RESERVE INDIENNE DE KITSILANO.

M. OLIVER: Je désirerais signaler à l'attention du surintendant général des Affaires indiennes qu'au dire des journaux, le feu a détruit les habitations des sauvages de la réserve indienne de Kitsilano.

LE QUAI A HOUILLE DE TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU: Je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur la réponse donnée hier à une question que j'avais posée, relativement à Maurice Arcand, et dont voici la teneur:

Est-ce l'intentjon du ministère de renvoyer ledit Maurice Arcand? Dans l'affirmative, lui en a-t-il été donné avis?

La réponse à cette question a été la suivante:

M. Arcand et d'autres ont été remerciés à la fin de la saison dernière, les travaux étant suspendus.

Je me suis trouvé hier à Trois-Rivières et j'ai vu la lettre adressée à M. Arcand, lui annonçant que, le 1er mai 1913, on se passerait de ses services. Il est donc encore à l'emploi du Gouvernement, et il l'a été depuis le commencement de la saison. J'aimerais que cela fût rectifié.

M. ROGERS: J'ai transmis la réponse du ministère. Je m'informerai comment cette erreur a pu se produire.

CREDITS SUPPLEMENTAIRES.

M. MACLEAN (Halifax): Je désirerais que le ministre des Finances nous dit la date où nous pouvons nous atendre à voir mettre sur le bureau le budget supplémentaire, s'il y en a un à produire.

M. WHITE (ministre des Finances): Il m'est impossible de donner aujourd'hui une réponse précise à mon honorable ami, mais je serai probablement en mesure de le faire tout prochainement. Il sera comme d'habitude demandé des crédits supplémentaires. Le Gouvernement en fait à l'heure qu'il est l'objet d'un examen.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. E. PAQUET (L'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour soulever une question de privilège. Durant la séance du 24 avril courant, l'honorable député de Kamouraska, parlant de l'assemblée tenue à l'exposition annuelle des sociétés d'agriculture et d'horticulture du comté de l'Islet, à Saint-Roch-des-Aulnaies, a dit:

L'honorable député de l'Islet n'assistait pas à cette assemblée et n'a pris aucune part à cette exposition de deux sociétés importantes de son comté. Son abstention était motivée par le seul fait que les directeurs de ces sociétés avaient décidé de tenir l'exposition à Saint-Roch-des-Aulnaies, alors que l'honorable député aurait voulu que la paroisse de Saint-Jean-Port-Joli fût préférée.

Ces paroles sont de nature à me nuire dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici.

M. BUREAU: Il n'y a pas que cela.

M. PAQUET: Ces paroles sont absolument contraires à la vérité. Les personnes qui ont renseigné l'honorable député de Kamouraska, l'ont odieusement trompé. En effet, je n'ai pas prononcé une seule parole au sujet du choix de Saint-Roch-des-Aulnaies. De plus, je me rendais avec plaisir à cette exposition quand j'ai été obligé d'assister une malade. Enfin, j'ai pris tout l'intérêt possible à cette exposition en donnant, selon l'habitude, des prix qui encouragent les membres de nos sociétés.

3e LECTURE

Du bill (n° 108) présenté par M. Perley, concernant la fabrication, la marque et la vente des objets d'or et d'argent, ou de plaqués d'or ou d'argent.

Du bill (n° 26) présenté par M. Hazen, touchant la radiotélégraphie.

3e LECTURE DU BILL RELATIF A LA CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES.

L'hon. G. H. PERLEY propose la 3e lecture du bill (n° 28) concernant une convention entre le Canada et certaines colonies des Antilles. Nous avons été informés de la part de toutes les colonies des Antilles, sauf une seule, que la présente loi a été confirmée et mise à exécution par proclamation, ainsi qu'il est statué dans les divers actes et ordonnances. La seule colonie qui ne nous ait pas donné d'assurance définitive est la Guinée britannique. Toutefois, je ne doute nullement qu'elle n'ait étudié la question et hier même nous avons transmis un câblogramme demandant renseignement à cet égard. Le 20 avril, nous avons reçu de l'île de Grenade un câblogramme ainsi conçu:

A une assemblée du conseil législatif de Grenade a été adoptée aujourd'hui une résolution portant adhésion à la convention de réciprocité avec le Canada.

C'est une des îles qui n'étaient pas représentées, l'an dernier, à la conférence tenue à Ottawa, et à laquelle notre statut a accordé le choix de donner son adhésion à ce traité.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.): Avant l'adoption de ce bill, je désire signaler à l'attention de la Chambre un aspect de la question qui, à mon avis, demande plus ample étude et à l'égard duquel le Gouvernement, j'espère, verra jour à accepter l'amendement que je désire proposer. Il s'agit surtout de ces articles du bill qui se rattachent aux transports. Les députés de droite et de gauche sont tous d'avis qu'il faut adopter cette mesure législative; le Canada en bénéficiera, et les Antilles également. Toute mesure tendant à augmenter notre commerce ne saurait que tourner au bénéfice du pays en général. Si j'avais un blâme à adresser au Gouvernement à cet égard, je lui reprocherais sa parcimonie à l'endroit de ces colonies. Ainsi au lieu de dégrever de 20 p. 100 certaines importations, il aurait fallu admettre en franchise nombre d'articles, ce qui aurait stimulé davantage le commerce entre le Canada et les Antilles et dans une certaine mesure, abaissé le coût des subsistances, au bénéfice du consommateur canadien. Presque tout ce qui vient des

colonies des Antilles au Canada devrait bénéficier de la franchise douanière; car, si l'on envisage la chose sous l'angle du protectionnisme, les articles que nous importons des Antilles ne se produisent pas ici et à cet égard ils ne concurrenceraient nullement les nôtres; en outre, au point de vue du consommateur, nous bénéficierions de l'abaissement du coût de la vie.

Le seul moyen à prendre pour que cette convention aboutisse au succès et pour justifier cette démarche, serait l'établissement d'une ligne directe de communications entre le Canada et les Antilles. Depuis dix ou quinze ans, nous n'avons guère fait d'affaires avec ces îles des Antilles; en réalité, les chiffres sont si insignifiants que vraiment le ministre des Finances doit s'étonner quand il constate la quantité infinitésimale que représente le commerce entre le Canada et les Antilles, comparativement au chiffre du commerce entre le Canada et les autres pays. Stimuler le commerce entre les Antilles et le Canada, tel est donc le but vers lequel doivent converger tous nos efforts. Aux Provinces maritimes, nous faisons depuis nombre d'années de grosses affaires surtout en matière de poisson, avec les Antilles. Les Provinces maritimes ont tenté d'établir un commerce de pommes de terre, non pas tant avec les Antilles anglaises qu'avec Cuba; et un subside spécial affecté à ce commerce et qui est encore en vigueur, a été accordé à une ligne de vapeurs faisant directement le service entre le port de Saint-Jean et l'île de Cuba. La conséquence est qu'il a été créé un excellent débouché pour d'énormes quantités de pommes de terre qui, sans ce marché, n'auraient pu se vendre. Je vois par les journaux que la semaine dernière, une expédition de dix mille barils de pommes de terre a été dirigée de Saint-Jean vers Cuba; conséquence de la subvention en question. Si on tient à stimuler le commerce entre le Canada et les Antilles, il faut une ligne directe de communication entre ces îles et notre pays; car, si les vapeurs font escale aux ports des Etats-Unis, le commerce s'établirait entre ce dernier pays et les Antilles, au lieu de s'établir entre celles-ci et le Canada.

Les articles exportés du Canada, tels que foin, avoine, farine et les produits agricoles en général, s'acheminent presque invariablement vers les Antilles par voie des ports des Etats-Unis. Il est possible que quelquefois ce soit des marchandises canadiennes transportées par voie des ports des Etats-Unis; mais il est constaté que près des trois-quarts et probablement les neuf-dixièmes de tous les produits du Canada expédiés aux Antilles passent par les ports des Etats-Unis, et cela tout simplement parce que, aux Etats-Unis, il existe d'incomparables moyens de transport. Aux Etats-Unis, il existe des facilités de transport, parce qu'il y a du commerce; et ces transports comprennent non seulement les exportations, mais encore les importations, telles que fruits, sucre et autres produits tropicaux des Antilles. Nous pouvons développer un important commerce entre le Canada et les Antilles, tout comme on le fait aux Etats-Unis; mais cela uniquement au moyen d'une ligne directe de communication par paquebots. Au cours de la conférence d'Ottawa, un des délégués a fait observer que les prix de transports, de New-York à Montréal ou à Toronto étaient inférieurs de 4 centins par 100 livres aux prix de la route directe. S'il en est ainsi ce commerce, à moins que l'on ne tente quelque effort, trouvera son débouché par les ports des Etats-Unis et non par les ports maritimes du Canada. Si le Gouvernement canadien se propose de subventionner ces lignes de paquebots,—et je crois qu'il en a l'intention,—il faudrait obliger ces paquebots à desservir directement les ports des Antilles et ceux du Canada. Le Gouvernement sera en mesure de réglementer les tarifs au moyen d'un contrat comportant subvention; il pourra abaisser les prix de transport au niveau de ceux des ports des Etats-Unis; il pourra forcer le commerce à s'acheminer vers les ports canadiens; puis, non seulement, il stimulera le commerce entre les producteurs des divers pays en question, mais il encouragera le développement de toutes les industries se rattachant à la navigation et aux transports par voie ferrée. C'est là une question qui intéresse souverainement le Canada, et si nous désirons pleinement bénéficier de ce traité, il faut que ce commerce passe non pas par les ports des Etats-Unis, mais par nos propres ports. Il faut, en outre, que les subventions soient d'un chiffre assez élevé pour offrir un attrait suffisant à une grande compagnie de navigation qui nous donnera un service bien moderne. Si j'ai une critique à adresser aux subventions accordées par le passé à Cuba et aux Antilles, c'est qu'elles ont été d'un trop faible chiffre; elles n'ont certainement pas produit les résultats qu'on aurait dû obtenir et, au surplus, le service a été fort médiocre. Et en formulant cette critique, je crois n'avoir absolument rien outré ni exagéré. Je suis au courant du service entre Saint-Jean et Halifax et les Antilles par le passé et j'affirme sans crainte qu'il a été indigne du Canada et qu'au point de vue des transports, le pays n'en a nullement bénéficié. Le service était si mauvais que personne n'a voulu prendre passage à bord de ces paquebots une deuxième fois. On me dira que c'est là un langage fort énergique; je l'avoue, mais c'est à bon droit que je l'emploie. Le chiffre de la subvention, sans doute, n'était pas assez élevé pour autoriser un meilleur service.

S'il en est ainsi, donnez une meilleure subvention, mais si le chiffre de la subvention était assez élevé pour autoriser un meilleur service, alors je dois conclure que le département a fait preuve d'incurie. Mes observations ne s'appliquent pas tant au titulaire actuel qu'à ses prédécesseurs. Quelle qu'en puisse être la cause, le résultat a été un service d'ordre bien inférieur, dont le pays n'a nullement bénéficié. Si mon affirmation est exacte, le service demande une subvention d'un chiffre bien plus élevé. Jamais nous n'obtiendrons de bons résultats d'un service de paquebots partant d'Halifax, faisant escale à Saint-Jean, puis gagnant de là les Antilles, ou bien faisant escale à SaintJean au retour, puis se rendant à Halifax. Pareil service est bien trop lent. Nous vivons dans un âge de progrès et on sait ce qu'il faut penser d'un service de paquebots qui met une semaine à se mettre en marche. Le paquebot reçoit partie de sa cargaison à Halifax, puis il se rend à Saint-Jean pour y prendre le reste de son chargement, ce qui prend d'ordinaire une semaine. C'est bien trop lent pour un âge de progrès. A mon avis, le service devrait se faire d'Halifax ou de Saint-Jean ou bien, s'il y a rivalité entre les deux ports,—et sans doute le député de Saint-Jean ne verrait pas d'un bon œil que le service se fît à Halifax uniquement—et s'il est impossible d'obtenir un seul service, alors qu'on en établisse deux. Le pays devrait bénéficier de ce service qui devrait stimuler le commerce entre le Canada et les Antilles, et le service actuel n'a fait ni l'un ni l'autre. Nous avons tout simplement accordé de fortes sommes aux compagnies de transport, sans en bénéficier. Sans doute ces compagnies nous ont fourni un aussi bon service que les circonstances leur ont permis de le faire; seulement, il faudrait un service dont les exportateurs et le commerce canadien pourraient bénéficier.

Il faudrait passer un marché administratif avec une véritable compagnie de transport et non pas avec une compagnie locale qui s'organiserait en compagnie de transport, louerait des paquebots et ferait ce qu'on appelle un trafic indépendant.

Je ne veux pas récriminer contre le service établi par le passé, seulement je sais qu'au moins un service établi entre les provinces maritimes et une partie des Antilles n'a pas abouti au succès, parce que la compagnie qui s'en était chargée n'était pas propriétaire des paquebots. Ce n'était pas une véritable compagnie de transport et par conséquent elle n'était pas en mesure de rendre au peuple les services qu'il en aurait dû retirer. Je suis convaincu que cette compagnie s'est acquittée de sa tâche dans la mesure de ses forces; l'embarras, c'est que ce n'était pas une compagnie de transport. Elle loua un vaisseau ça et là, déboursa de fortes sommes en loyers et il ne lui resta presque rien, et le résultat fut que les exportateurs durent payer pour leurs marchandises de plus forts prix de transport qu'ils n'auraient dû payer.

Nous avons entendu dire que le Gouvernement allait passer un marché avec l'Elder Dempster Line et aussi avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada une compagnie dans une aussi bonne situation que le chemin de fer du Pacifique-Canadien pour entreprendre ce service. Je n'ai aucun mandat pour parler en faveur du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Quand les élections arrivent, c'est l'adversaire le plus sérieux que je rencontre, mais c'est une bonne compagnie de transport et quel que soit ce qu'elle entreprend, elle le fait bien. Si le chemin de fer du Pacifique-Canadien passait un marché avec le Gouvernement pour donner un service de quinzaine, ou de trois semaines ou mensuel, il l'exécuterait loyalement et sur une base d'affaires. Il serait capable de donner un connaissement direct d'un point quelconque du Canada à une destination quelconque des Antilles anglaises parce qu'il aurait un service continu par voie ferrée et par eau. Pour ces motifs, je crois que cette compagnie est dans une meilleure position qu'aucune autre pour faire ce service. Je répète que je n'adresse aucun reproche à une autre compagnie qui a pu faire un service entre le Canada et les Antilles ou qui peut avoir l'intention d'en faire un à l'avenir. Je mentionne simplement cela à l'appui de ce que j'ai dit, à savoir que si nous voulons réussir, nous devons établir un service de communication par des ports canadiens et nous devons être en état de le donner à aussi bon marché et peut-être à meilleur marché qu'un service fait par les ports américains. S'il existe une différence de quatre cents par cent livres en faveur de la voie de New-York, c'est presque prohibitif contre le trafic canadien, mais si nous accordions une subvention suffisamment élevée et si le trafic était assuré par une compagnie canadienne qui aurait un service d'entier parcours, disons d'une localité située dans les montagnes Rocheuses, à la Trinité, nous aurions un service qui établirait une concurrence réelle avec les ports de New-York et de Boston. Nous savons tous que si nous avons les facilités de transport nous ferons des affaires. Je n'ai pas besoin de prouver à la Chambre que de bonnes facilités de transport établissent un commerce rémunérateur et plus les voies de transport sont bonnes et meilleur marché, plus le commerce se développe. Je dis donc qu'il importe dans les intérêts du commerce entre les Antilles et le Canada, que nous ayons un service entre Saint-Jean et les Antilles ou entre Halifax et les Antilles ou à la fois de Saint-Jean et d'Halifax et qu'il soit assuré par une compagnie

qui posséderait et exploiterait ses propres navires et qui pourrait donner un service moderne, de façon à ce que l'expéditeur puisse savoir exactement sur quoi il doit compter. Ce service devrait se faire par des ports canadiens et uniquement par ces ports. Je propose donc:

Que ledit bill n° 28 ne soit pas lu maintenant une 3ème fois, mais qu'il soit référé de nouveau au comité général de la Chambre, avec instruction de l'amender en ajoutant à l'article dudit bill le paragraphe suivant, savoir;

(3) Tous les navires ainsi subventionnés seront tenus de naviguer directement entre un port ou des ports du Canada et lesdites Antilles anglaises.

M. PUGSLEY: Avant le départ du ministre du Commerce et de l'Industrie pour l'Australie, il a déclaré qu'au moment de la 3e lecture du bill, il ferait connaître à la Chambre, les conditions du service des Antilles anglaises, et donnerait aussi des renseignements sur les soumissions et les marchés à faire, si ces marchés devaient être passés. Nous avons vu dans les journaux un grand nombre de rumeurs à ce sujet et nous voudrions que le ministre suppléant nous donne tous les renseignements à ce sujet.

M. PERLEY: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) au sujet du service de navigation entre le Canada et les Antilles. Nous sommes tous désireux d'exécuter nos engagements avec nos amis des Antilles de bonne foi et de façon à retirer les meilleurs avantages de cette entente commerciale. Nous avons eu et nous avons encore beaucoup de difficultés pour établir un service convenable rapide avec les îles des Antilles. Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a consacré beaucoup de temps, à cette question avant de partir et je m'en suis beaucoup occupé depuis lors. Avant que je ne donne à la Chambre les détails du marché que nous avons conclu pour établir ce service entre les Provinces maritimes et les Antilles, je répondrai à quelques-unes des paroles de l'honorable député de Carleton. Il est en faveur d'un service de navigation direct entre nos ports et les Antilles et il propose un amendement au bill en question pour que cette idée soit réalisée. Le Gouvernement n'a jamais eu d'autre idée que celle d'établir un service direct entre les Antilles et le Canada. Une des soumissions qui furent demandées disait que les navires pourraient s'arrêter dans des ports américains sous certaines conditions. Cette question a été discutée par le Gouvernement et nous avons pensé que ce serait une erreur de subventionner une compagnie de navigation qui ferait un service de ce genre. Comme je crois l'avoir dit déjà en réponse à une question de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) nous n'avons pas passé de marché qui permet de faire escale dans des ports américains et nous n'avons pas l'intention d'en conclure un de ce genre.

Cette convention que nous étudions aujourd'hui en 3e lecture a été passée avec les délégués des Antilles et il me semble qu'elle n'autorise pas l'adoption d'un amendement sous cette forme. Le programme du Gouvernement est que les navires iront directement des ports anglais des Antilles et des Bermudes aux ports canadiens et je crois que nous sommes tous d'accord pour admettre que c'est une chose excellente dans les intérêts de notre pays et de l'empire.

Mon honorable ami (M. Carvell) dit que notre commerce passe en grande partie par les ports des Etats-Unis. Comme question de fait, je ne suis pas d'accord absolument sur ce sujet avec ce qu'a dit mon honorable ami, mais je sais qu'une bonne partie de notre commerce avec les Antilles nous arrive par les ports des Etats-Unis. Le motif principal qui explique cet état de choses, c'est qu'il y a aux Etats-Unis et particulièrement à New-York, de grandes maisons de commerce qui font des affaires depuis nombre d'années avec les Antilles, qui ont la haute main sur ce commerce et à qui cela convient mieux d'expédier notre farine du Nord-Ouest par New-York, par le port où est établi la maison de commerce, que par Halifax. Je sais qu'on a dit que le tarif de New-York à Montréal est moindre que par Halifax, mais je voudrais que la preuve en soit fournie plus complètement que par une simple affirmation parce que les entrepreneurs du service de Saint-Jean et d'Halifax aux Antilles me donnent l'assurance du contraire. Il y a dans le contrat un article rédigé avec soin et qui interdit clairement quoi que ce soit de ce genre. Dans le contrat qui existe aujourd'hui et qui est une prolongation de celui qui a été fait par nos honorables adversaires quand ils étaient au pouvoir, et dans le nouveau contrat que nous avons signé, cette disposition se retrouve en un langage très précis. Si l'on peut prouver que les produits venant des Barbades, par exemple à Montréal, sont expédiés à meilleur marché par la voie de New-York que par la voie de Saint-Jean ou d'Halifax, nous avons par le contrat le pouvoir d'introduire une rectification.

M. PUGSLEY: Le ministre voudrait-il lire cet article?

M. CARVELL: Qu'il me soit permis de dire que j'ai parlé, naturellement, sans connaître le contenu du contrat. Le ministre voudra bien peut-être communiquer le contrat à la Chambre et nous serons en état de mieux comprendre ce dont nous parlons.

M. PERLEY: Un ordre de la Chambre a été adopté sur une motion de l'honorable député junior d'Halifax (M. Maclean) pour certains documents relatifs à ce service et si mon honorable ami veut faire une motion supplémentaire, je déposerai avec plaisir les documents jusqu'à ce jour, y compris le contrat et l'arrêté du conseil qui l'autorise. Je vais m'efforcer d'activer la copie de ces documents pour qu'ils soient déposés aussitôt que possible.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre pourrait donner maintenant tous les détails de la convention.

M. PERLEY: Je serais très heureux de le faire, mais il ne serait guère prudent de lire le contrat en entier actuellement.

M. PUGSLEY: Le ministre lit-il maintenant le nouveau contrat?

M. PERLEY: Oui. C'est le nouveau contrat. Je lirai la partie qui a particulièrement trait au point que nous discutons.

Il est convenu et entendu que les tarifs de fret pour les voyages dans la direction du sud, partant d'Halifax ou de Saint-Jean comme il est dit ci-dessus, avec des connaissements directs d'une localité quelconque des provinces d'Ontario ou de Québec ou de localités canadiennes plus éloignées dans l'ouest, ne seront en aucun cas plus élevés que de la même localité par la voie ou les ports des Etats-Unis; et pour les voyages dans la direction du nord, d'un port quelconque des Antilles anglaises à une localité d'Ontario ou de Québec ou pour d'autres localités canadiennes plus à l'ouest, les tarifs seront aussi favorables que par la voie ou les ports des Etats-Unis aux mêmes localités.

M. PUGSLEY: Je voudrais demander au ministre s'il y a un article dans le contrat qui établit que les tarifs des Antilles à Halifax et à Saint-Jean, sont aussi bons que le tarif des Antilles à New-York. Je suis informé que pour certaines classes de produits, les tarifs pour Saint-Jean sont presque le double de ceux de New-York et qu'il n'y a aucune possibilité de remédier à cet état de choses. Les gens qui y sont intéressés trouvent que c'est une grande oppression.

M. PERLEY: Si l'honorable député veut me le permettre, je laisserai cette question pour le moment. Je dois dire qu'il y a dans tous ces contrats une disposition générale donnant au ministre l'autorité sur les tarifs de fret et de passagers et si l'on trouve qu'ils ne sont pas raisonnables il a en nom et en fait le droit de les faire réduire. Je ne pense pas qu'il y ait rien pour régler définitivement le point mentionné par l'honorable député de Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il devrait y avoir quelque chose?

M. PERLEY: Je crois que le tarif pour Saint-Jean, ne devrait pas être plus élevé que celui de New-York. J'ai discuté la question avec M. Black et j'ai compris d'après ses paroles que les tarifs étaient les mêmes. Sans doute on s'est plaint que les tarifs imposés maintenant étaient plus élevés que ceux de l'an dernier, mais comme le sait mon honorable ami (M. Pugsley) tous les tarifs de navigation ont été un peu augmentés et en parlant avec M. Black, il m'a simplement dit que les tarifs d'Halifax et de Saint-Jean étaient les mêmes que ceux de New-York. S'il y a quelque différence désavantageuse, elle devra être étudiée avèc soin. Après avoir étudié attentivement ce nouveau marché, malgré notre désir de conclure un arrangement pour plusieurs années, nous avons décidé de ne le signer que pour un an. Le marché qui existe actuellement expire le 30 juin et le nouveau que nous avons fait durera douze mois, c'est-à-dire qu'il prendra fin le 30 juin 1914. Les entrepreneurs se sont engagés à s'adjoindre d'autres armateurs et M. Black est actuellement en Angleterre dans ce but. Il est convenu entre le Gouvernement et MM. Pickford et Black que le présent marché sera transféré à une nouvelle compagnie qui devra être approuvée par le département. Les navires feront un voyage tous les douze jours et il faudra quatre navires pour ce service. Deux des navires seront choisis parmi ceux qui font le service actuel et les deux autres seront des navires modernes de première classe. Ces deux nouveaux navires devront être enregistrés en Angleterre et cotés "one hundred A I" aux Lloyds; le tonnage enregistré ne devra pas être inférieur à 4,500 tonnes et la capacité en poids sera d'au moins 5,000 tonnes; ils seront munis de réfrigérateurs, de l'éclairage à l'électricité et de toutes les améliorations modernes; ils devront pouvoir atteindre une vitesse de 12 nœuds et accommoder 50 passagers de première classe, 40 de deuxième et 100 d'entrepont.

M. PUGSLEY: Quand ces nouveaux navires entreront-ils en service?

M. PERLEY: Le marché entre en vigueur le 1er juillet.

M. PUGSLEY: Ils seront des navires d'occasion. Seront-ils achetés en Angleterre?

M. PERLEY: Je ne saurais le dire. Ils peuvent être des navires affrétés.

M. PUGSLEY: Il est impossible que ce soit des navires neufs.

M. PERLEY: Je le comprends parfaitement, mais l'intention de M. Black était de s'entendre avec la compagnie "Royal Mail and Elder-Dempster". Pour les deux nouveaux navires nous paierons une subvention annuelle de $75,000 par navire.

Après avoir bien étudié la question, je considère que cet arrangement est une solution temporaire satisfaisante d'un problème compliqué.

A mon point de vue la plus grande partie des difficultés que nous éprouvons provient de ce que nous voulons avoir un excellent service de passagers. Nous pourrions avoir un service à marchandises avec une très faible subvention, à la condition que le Gouvernement ne subventionnât pas d'autres lignes. Mais pour avoir des navires modernes, capables de faire concurrence à ceux qui partent de New-York et Boston, nous sommes obligés d'offrir une très forte subvention. Grâce au nouvel arrangement conclu, nous pourrons constater si ces excellents navires à passagers recevront un encouragement suffisant, de Saint-Jean et d'Halifax.

M. CARVELL: La subvention sera de $300,000 par année.

M. PERLEY: Elle sera de $200,000—$150,000 pour les deux navires de première classe et $50,000, c'est-à-dire, la moitié de la subvention actuelle, pour les deux autres.

M. PUGSLEY: La subvention actuelle ne dépasse-t-elle pas $50,000?

M. PERLEY: Elle est de $100,000, pour quatre navires; nous paierons la moitié de cette subvention à deux des navires actuels, et $150,000, pour les deux nouveaux navires.

A mon sens, tout se résume à une question de passagers. En mettant en service des navires de première classe, obtiendrons-nous assez de passagers pour rendre l'entreprise rémunératrice? Nous pouvons avoir un service à marchandises à beaucoup meilleur marché, je dirai même, moyennant une très faible subvention, si nous laissons de côté la question des passagers. Grâce aux arrangements conclus la question est décidée pour cette année et nous saurons alors si ces navires peuvent attirer assez de passagers pour rendre l'entreprise rémunératrice.

Mon honorable ami a fait allusion à certains rapports concernant les soumissions qui ont été reçues. Voici en résumé ce qui s'est passé quand nous avons demandé des soumissions. D'abord, les entrepreneurs actuels, MM. Pickford et Black ont envoyé plusieurs soumissions pour des services plus ou moins fréquents, avec des navires plus ou moins rapides. Une de ces soumissions était pour un service tous les douze jours, avec des navires de douze nœuds, moyennant une subvention annuelle de $315,000. Aucune de ces soumissions ne comportait des réfrigérateurs ou des compartiments froids à bord des navires, et l'itinéraire restait ce qu'il est à présent, c'est-à-dire, qu'un navire arrivant des Antilles, décharge sa cargaison à Saint-Jean, prend une cargaison pour les Antilles, se rend ensuite à Halifax, complète sa cargaison et repart pour les Antilles. Nous n'avons pas jugé à propos de conclure un marché à long terme, dans ces conditions. Si l'honorable député de Carleton (M. Carvell) pouvait obtenir qu'Halifax ou Saint-Jean cédât en faveur du port rival, de manière à ce que les navires partissent tous du même endroit. . .

M. CARVELL: Cela n'est pas possible.

M. PERLEY: La chose serait très facile à arranger. Mais l'itinéraire actuel ne semble pas donner satisfaction.

La Royal Mail Steam Packet Company n'a pas soumissionné régulièrement; mais plus tard, elle a offert de donner, à partir du 1er juillet, un service bimensuel, avec des navires de 11 nœuds, pendant deux ans, moyennant une subvention annuelle de $300,000, avec l'entente qu'à l'expiration de la 1re année, la compagnie aurait le droit de dire si elle entend continuer pendant une autre période de dix ans, avec des navires d'une vitesse moyenne de 12 nœuds.

Le Gouvernement n'a pas jugé à propos de conclure un marché de deux ans, dans ces conditions. Nous avons offert à cette compagnie de conclure un service de deux ans, avec l'entente qu'après nous nous réunirions pour essayer d'arranger un service de dix ans. J'ai cru qu'il n'était pas prudent de laisser l'option entièrement à la compagnie, et je n'ai aucun doute que la Chambre considèrera que j'ai eu raison d'agir ainsi.

Nous avons reçu une autre offre du Canada West Indies Syndicate pour un service bimensuel, devant commencer dans dix-huit mois, avec des navires d'une vitesse de 15 nœuds, moyennant une subvention annuelle de $300,000, pour une période de quinze ans. Une autre condition de ce marché était que cette compagnie recevrait une subvention additionnelle de $150,000 par année des gouvernements des Antilles et de la Guyane anglaise. Le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'accepter une soumission comportant une pareille condition.

Mon honorable ami a eu des paroles très élogieuses à l'adresse du chemin de fer Canadien du Pacifique et je suis absolument de son avis, quand il dit que cette compagnie fait bien tout ce qu'elle entreprend. Cependant, cette soumission n'était pas faite par le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais le Canada West Indies Syndicate composé de citoyens très en vue de Montréal, dont quelques-uns sont associés avec le chemin de fer Canadien-Pacifique. Cette dernière compagnie n'aurait pas été responsable de l'exécution du marché. La seule relation entre les deux compagnies, c'est que le syndicat en question avait fait

des arrangements de trafic avec le chemin de fer Canadien-Pacifique.

M. MACLEAN (Halifax): Dans cette soumission était-il question d'une escale à Boston?

M. PERLEY: Dans la première soumission, le syndicat mentionnait une escale à Boston, mais le Gouvernement rejeta cette proposition et plus tard le syndicat la retira. Le marché actuel que nous avons conclu avec MM. Pickford et Black nous donnera comme je l'ai dit, un service amélioré quant à la qualité des navires qui feront le service, et aussi sous un ou deux autres rapports. L'article 5 du marché est ainsi conçu:

Les entrepreneurs déclarent qu'ils ont l'intention et prennent l'engagement de s'adjoindre certaines autres personnes responsables et de former avec elles une nouvelle compagnie de paquebots, dans le but d'exécuter le présent marché d'une manière entièrement satisfaisante et le ministre s'engage à consentir au transfert dudit marché, pourvu qu'il soit démontré à sa satisfaction que ladite compagnie est capable de remplir toutes les obligations de cet arrangement.

Pour obvier à toutes difficultés à Saint-Jean, j'ai fait insérer l'article 7 qui est ainsi conçu:

Il est de plus entendu et convenu que les entrepreneurs devront en tout temps, et à leurs frais, quand ils en seront requis par les consignateurs, payer les frais de transport par chemin de fer, entre Saint-Jean et Halifax, sur toutes les marchandises d'une nature périssable, destinées à être expédiées par leurs navires.

M. PUGSLEY: Cette disposition existe dans les marchés depuis un certain nombre d'années.

M. PERLEY: On me dit que la chose a été faite dans certains cas, mais elle n'a jamais été stipulée dans un marché.

M. PUGSLEY: Cette condition ne fait pas disparaître les difficultés.

M. PERLEY: Je comprends que la question est très compliquée, mais mon honorable ami admettra avec moi que toutes ces précautions rendent la position de Saint-Jean meilleure.

M. PUGSLEY: Quelle est la date de ce marché?

M. PERLEY: Il est daté du 14 avril et il est fait entre les entrepreneurs actuels, MM. Pickford et Black et le Gouvernement, pour un an.

M. MACLEAN (Halifax): Je désire dire quelques mots, avant la troisième lecture du bill, sur les conséquences que le service entre le Canada et les Antilles peut avoir sur le traité qui a été conclu. Sous certains rapports, j'approuve les remarques faites par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), concernant la valeur d'un excellent service à vapeur entre le Canada et les Antilles, pour le développement du commerce canadien. Mais je n'admets pas sa manière de voir sur la nature du service que nous avons eu l'an dernier et sur l'idée qu'il se fait du service que nous devons avoir entre le Canada et les Antilles. On semble être sous l'impression que si nous avions un très bon service sur cette ligne, ce serait une excellente chose pour le commerce du Canada. Cela peut être vrai jusqu'à un certain point, mais il arrive un point où il faut renoncer à l'amélioration du service, si l'on veut qu'il se fasse dans des conditions pratiques et rémunératrices. Je considère que l'on se fait une fausse idée de la nature du service qui doit exister entre le Canada et les Antilles et je crois que, sous ce rapport, personne ne s'est plus gravement trompé que l'honorable ministre du Commerce (M. Foster). La lecture des délibérations de la conférence et des différents rapports qui ont été publiés m'a laissé sous l'impression que l'honorable ministre croit que le point important c'est d'avoir un service de passagers de première classe, entre les deux pays. Or, il n'y a rien pour motiver l'établissement d'un service de passagers dispendieux et de première classe, entre le Canada et les Antilles.

Si nous voulons développer et augmenter notre commerce, nous devons nous préoccuper encore plus que nous le faisons de l'établissement d'un service commercial efficace. D'ici à plusieurs années, le nombre de ceux qui feront le voyage entre le Canada et les Antilles anglaises sera nécessairement peu élevé. Il est peu considérables aujourd'hui entre les Etats-Unis et les Antilles, sauf, au cours de quelques mois d'hiver, alors que le service supplémentaire des passagers se fait par des navires spécialement affrétés à cette fin et qu'on place sur la route des Antilles anglaises. Je présume que la plus grande partie des Canadiens qui désirent se rendre aux Antilles anglaises, durant les mois d'hiver, feront ce voyage par les ports américains, surtout par celui de New-York. S'il est opportun d'inaugurer un service correspondant d'un port canadien, il sera, et de beaucoup, plus avantageux, au point de vue des affaires particulièrement, d'acquitter une subvention spéciale pour un service particulier, au cours de deux ou trois mois de chaque hiver. En l'état même des choses, on ne peut compter sur un grand nombre de passagers entre le Canada et les Antilles anglaises, ou entre les Etats-Unis et ces dernières, étant données les conditions climatériques. Une des raisons pour lesquels les services Pickford & Black entre Halifax et ces colonies, n'ont pu faire face aux demandes du public voyageur,

c'est que, durant neuf mois de l'année, personne ne voyage du Canada aux Antilles, ni ne tient à faire cette traversée. Ce serait pour les entrepreneurs assumer une lourde tâche . . .

M. HAZEN: Dois-je comprendre que l'honorable député affirme qu'aucun Canadien ne se rend aux Antilles, au cours de neuf mois de l'année? N'est-il pas vrai que nombreux sont les Canadiens qui font ce voyage, mais en passant par les lignes américaines?

M. MACLEAN: Non, pas durant toute l'année. Il ne font ce voyage qu'au cours de l'hiver. Il va sans dire que, durant cette saison, les hommes d'affaires, et spécialement les voyageurs de commerce, ont l'occasion de se rendre aux Antilles, et ils peuvent faire le voyage en passant par les ports des Etats-Unis, mais le nombre de ceux qui font cette traversée, durant les mois de l'été, doit être restreint, parce que ce voyage, en cette saison, ne sourit à personne, à moins qu'il ne soit absolument nécessaire de l'entreprendre. Donc, en étudiant la nature que devra avoir ce service de navires entre le Canada et les Antilles, on doit, avant tout, envisager la nécessité de fournir un service qui soit pour le moins égal à celui que font les navires qui quittent, durant l'hiver, le port de New-York pour les Antilles. Ce serait imposer une obligation injuste aux entrepreneurs et le pays ne bénéficierait en rien de cette stipulation.

Mon honorable ami de Carleton (N.-B.) se plaint de la nature du service qui se fait maintenant entre le Canada et les Antilles anglaises, et je suis certain qu'à plusieurs points de vue ses récriminations sont fondées. Ce service n'a peut-être pas été ce qu'il aurait dû être, mais il y a plusieurs bonnes raisons à invoquer pour excuser cet état de choses. Je crois que si mon honorable ami de Carleton et si l'honorable député de Saint-Jean le désiraient, je pourrais conseiller un moyen facile et peu coûteux de faire disparaître beaucoup des inconvénients que présente le service qui se fait, aujourd'hui, entre les Provinces maritimes et les Antilles. Tout d'abord, ce service n'a peut-être pas été celui qu'on aurait dû fournir, parce que la durée de la convention conclue entre le gouvernement et la compagnie intéressée n'a pas été suffisamment prolongée. Je regrette que l'entente récemment arrêtée entre Pickford & Black et le gouvernement n'embrasse pas un laps de temps plus long. Le public, l'entrepreneur lui-même ne peuvent bénéficier d'un service arrêté, suivant convention, pour un laps de temps aussi court. On pourrait difficilement s'attendre à ce qu'un entrepreneur risquât le montant nécessaire à l'établissement d'un bon service fait par des navires convenables, à moins que cet homme ne fût certain de la durée de la convention, durée qui devrait être assez prolongée. Je fais observer au Gouvernement qu'à moins qu'il ne conclue bientôt une convention embrassant un nombre considérable d'années avec un entrepreneur quelconque, il pourra difficilement obtenir le service que nous méritons d'avoir.

Au sujet des reproches qu'on invoque contre le service Pickford et Black, d'Halifax, on peut invoquer une autre excuse, c'est que ces navires sont tenus de faire escale à deux ports, ceux d'Halifax et de Saint-Jean. Si l'on pouvait éviter cet état de choses, en choisissant un de ces ports—ce qui me semblerait la conduite à suivre—ou en établissant deux services, l'un partant de Saint-Jean et l'autre d'Halifax, on ferait ainsi disparaître la plupart des objections qu'on soulève, aujourd'hui. Certains honorables députés savent parfaitement que la plus grande partie des cargaisons qui arrivent des Antilles aux Provinces maritimes se composent de sucre. Or, les propriétaires de navires estiment que le sucre, transporté en quantité appréciable, constitue une cargaison très sale. Le sucre a un effet désastreux sur les autres marchandises qu'un navire transporte en même temps; j'ai moi-même observé que les compartiments en bois où l'on a emmagasiné des cargaisons de sucre prennent une teinte de plomb causée par des fuites de gas s'échappant du sucre. Dans ce cas et vu que ces steamers doivent se rendre à Saint-Jean et de Saint-Jean à Halifax, il reste peu de temps pour nettoyer ces navires dans l'intervalle des voyages. Cela rend les navires moins propres au service des passagers et au transport des marchandises. Les entrepreneurs se rendent compte de la force de l'objection et son effet sur les navires et, par conséquent, sur leurs affaires.

Lorsque je dis qu'il est de l'intérêt du Canada, en général, que les navires qui feront le service des Antilles quittent le port d'Haliafax, je sais qu'on va m'accuser d'être animé par l'esprit de clocher et par un intérêt immérité à la division électorale que je représente. A tout événements, si les faits corroborent l'idée qu'on ne devrait établir qu'un seul port de départ, celui d'Halifax, alors même si j'obéissais au motif que l'on me prête, cela ne devrait pas compter, après tout, et ne changerait en rien la situation. Je suis convaincu qu'on peut obtenir un service amplement suffisant et efficace pour tous les intéressés, au moyen d'une ligne de navires qui feront le voyage d'Halifax aux Antilles anglaises et retour, toute l'année durant.

M. PERLEY: L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire quelle espèce de navires conviendrait le mieux à ce service?

M. MACLEAN: Je n'ai pas la prétention d'exprimer un avis avec l'assurance que mes connaissances sur cette question soient à ce point parfaites que je ne permette pas aux honorables membres de cette Chambre de les contester. Non, mais j'ai souvent discuté cette question avec des importateurs et des exportateurs d'Halifax, et l'on considère qu'un navire filant ses douze nœuds suffira aux besoins du commerce canadien. On doit se rappeler que seuls les navires d'un tirant d'eau limité peuvent pénétrer dans le port qu'on trouve à cet endroit; il serait donc inutile de subventionner des lignes dont les navires ne peuvent entrer dans les ports en question.

M. CARVELL: Se rendent-ils aux quais?

M. MACLEAN: Oui, aux Bermudes. Dans les Antilles anglaises il arrive rarement, à l'exception des Bermudes, que les steamers aient accès aux quais pour y débarquer ou pour y prendre des cargaisons; cet ouvrage se fait au moyen de chalands. Ces îles ne sont pas très éloignées les unes des autres et la coutume est de charger ou de décharger les cargaisons, durant la nuit; c'est pourquoi un service de douze nœuds, ou même un service fait par des navires moins rapides, suffira à tous les besoins de ces îles.

J'ai déjà dit que j'avais discuté cette question avec un grand nombre d'exportateurs et d'importateurs d'Halifax; ces marchands connaissent ce commerce mieux que toute autre personne au Canada ne peut se targuer d'en comprendre la nature; en effet, ils l'ont fait depuis un grand nombre d'années et ils sont au courant de tous les détails qui s'y rattachent. Je crois qu'on peut démontrer qu'un service de neuf nœuds suffit amplement aux besoins de ce pays et, si l'on réclame, avec raison, un service plus rapide pour les passagers, on peut arrêter un plan que l'on suivra, particulièrement touchant le service d'hiver. Je crois qu'on peut utiliser un service efficace entre Halifax et les Antilles anglaises, service qui suffira, d'ici à plusieurs années, aux besoins de ce pays. J'estime que les entrepreneurs, ou que toute autre compagnie canadienne peut faire ce service, tout aussi efficacement que le Pacifique-Canadien peut exécuter cette entreprise. Je me demande pourquoi le Canadien-Pacifique peut mieux que toute autre compagnie faire ce service. Le tarif de transport par chemin de fer de tous les ports canadiens à Halifax et à Saint-Jean est aussi avantageux que l'est celui du même transport à New-York; il doit nécessairement en être ainsi, car, autrement nos exportateurs ne feraient pas ce commerce et les navires canadiens ne transporteraient aucune marchandise de ce pays.

J'ai souventes fois entendu l'argumentation faite par l'honorable député de Carleton (M. Carvell) au sujet de cette supposée défaveur au bénéfice du port de New-York et dont souffrent les ports canadiens. Je n'ai pas étudié cette question sur toutes ses faces, mais je m'en suis occupé, il y a environ un an, et l'idée que je me suis alors formée était qu'il n'existait pas de défaveur aussi prononcée et semblable à celle invoquée par mon honorable ami de Carleton. Je crois qu'avec un service continu entre Halifax et les Antilles anglaises, la compagnie serait très heureuse de faire disparaître, si elle existe, la défaveur dont on a parlé, en retour du privilége d'entrer dans un port canadien et d'en partir, toute l'année durant, tout comme elle a consenti à se conformer aux tarifs de transport différentiels entre Saint-Jean et Halifax, dans le but d'atteindre le steamer partant d'Halifax, tenant compte de la nature périssable de certains produits, ce qui, si j'ai bien compris les paroles du ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, fait partie de la nouvelle convention.

Le bruit a couru, il y a quelques mois, qu'une des compagnies qui soumissionnaient pour l'entreprise de ce service avec les Antilles anglaises, désirait l'escale à Boston. L'honorable ministre assure que le Gouvernement n'a pas vu d'un bon œil cette proposition; cette affirmation me réjouit, bien que je sois porté à croire que le Gouvernement a tenu sérieusement compte de l'idée émise, à ce temps-là. Je suis heureux, toutefois, de constater que les ministres ont abandonné ce projet et j'espère qu'il n'en sera plus question pour eux.

S'il faut en croire les journaux, les industriels de Montréal ont représenté au Gouvernement la nécessité d'établir un service semblable, mais je serais grandement surpris si ceux qui protestent ainsi pouvaient établir l'exactitude de la moitié de leur prétention. Je dirai que, d'ici à un grand nombre d'années, il sera impossible pour un service de steamers entre Montréal et les Antilles anglaises d'obtenir des cargaisons dans une mesure qui lui permette d'acquitter une partie appréciable du coût de cette entreprise.

Une singulière opinion prévaut au Canada au sujet du volume de commerce entre le Canada et les Antilles et sa possibilité d'augmenter ce commerce. Il est vrai que notre commerce d'importation et d'exportation avec les Antilles représente environ douze ou treize millions de dollars. Mais nos exportations mentionnées dans la convention avec les Antilles ne s'élèvent qu'à $2,145,000 et il s'agit ici en grande partie des produits naturels de ce pays. Les exportations de poisson, seules, s'élèvent à environ $800,000 par année, et le chiffre suivant le plus élevé est celui de la farine.

Tous les articles produits ou manufacturés dans les provinces de l'ouest du Canada, y compris Ontario et Québec, peuvent être expédiés à aussi bon marché aux Antilles viâ Halifax ou Saint-Jean qu'ils pourraient l'être à Montréal s'il y avait un service de steamers direct de ce port. Je crois aussi que quelques-uns de nos hommes d'affaires canadiens sont dans l'erreur lorsqu'ils prétendent que nous avons l'occasion d'augmenter notre commerce de produits manufacturés avec les Antilles. D'après ce traité, la Grande-Bretagne obtient la même préférence que le Canada. Plusieurs lignes de steamers superbes sont établies entre la Grande-Bretagne et les Antilles et il se fait un commerce considérable entre les deux pays, les taux du transport du fret étant très peu élevés. En ce qui concerne les objets manufacturés, je ne vois aucun moyen pour que les manufacturiers canadiens puissent faire la concurrence aux manufacturiers anglais, dans plusieurs lignes dans tous les cas. Il est vrai que le Canada pourrait avoir l'empire d'une grande partie du commerce qui se fait entre les Etats-Unis et les Antilles. Par exemple, si nous exportons aux Antilles environ $700,000 de farine, les Etats-Unis en exportent pour environ $2,000,000. De plus, nos exportations de viande sont à vrai dire une quantité négligeable, tandis qu'aux Etats-Unis elles représentent plus de $1,000,000. Quant à ce dernier chiffre, il serait impossible, je crois, que le Canada s'assure ce commerce. Ce que je veux faire ressortir, c'est qu'avec un service de steamers entre un port du Canada et les Antilles, les exportateurs canadiens obtiendraient autant d'avantages que s'il existait un service de steamers avec Montréal comme terminus.

J'ai fait une suggestion il y a un moment et je désire insister en quelques mots et dire que dans ce service il devrait y avoir un point de départ au Canada et que le port d'Halifax devrait être choisi. Je dis cela parce que vous pouvez à meilleur marché obtenir des compagnies qu'elles fassent ce service en prenant Halifax comme point de départ qu'en choisissant Saint-Jean. En consultant un rapport préparé à ma demande, et en référant aux soumissions qui ont été demandées il y a quelques mois pour le service de steamers des Antilles, je m'aperçois que lorsque les soumissions ont été demandées en premier lieu, personne autre que MM. Pickford et Black, d'Halifax, n'ont soumissionné. Il y a eu une soumission, je crois, de la part d'une compagnie quelconque de Saint-Jean, qui n'était pas, apparemment, propriétaire de steamer ou qui ne s'occupait pas d'affaires maritimes, et le ministre a mis cette soumission de côté. Je vois que MM. Pickford et Black ont fait quatre offres différentes et je vais en faire part à la Chambre afin de montrer quelle serait, dans leur opinion, la différence que cela ferait s'ils étaient obligés d'établir le service en partant d'Halifax et s'ils avaient à faire deux escales à Halifax et Saint-Jean. Dans la première offre il s'agissait d'un service fait par quatre steamers de 10 nœuds, et le prix demandé était de $225,000 par année. Avec Halifax comme point de départ, le prix était de $195,000. La deuxième offre était pour un service de douze jours par quatre steamers de douze nœuds au prix de $315,000. Avec Halifax seulement comme port, le prix était de $285,000. Dans la troisième offre il s'agissait d'un service de dix jours par cinq vaisseaux de dix nœuds. Le prix mentionné était de $360,000, mais en partant d'Halifax, il était de $324,000.

M. PERLEY: Mon honorable ami constatera qu'il en coûterait exactement $1,000 par voyage en arrêtant au second port.

M. MACLEAN: Dans tous les cas, il est clair que si le Gouvernement permettait à une compagnie de steamers de n'avoir qu'un point de départ et d'arrivée, le service pourrait se faire à beaucoup meilleur marché, par année, au moyen de subventions et que l'efficacité en serait augmentée. Je n'ai pas l'intention de trop insister sur ce point. Je pourrais démontrer que ce service de steamers avec les Antilles a été commencé au port de Halifax et qu'il aurait été difficile de l'établir sans le commerce fourni par la Nouvelle-Ecosse.

M. PUGSLEY: Quand était-ce? Je suis sous l'impression que la chose a été commencée à Saint-Jean.

M. MACLEAN: Il y a des années qu'il se fait du commerce entre les Antilles et les Provinces maritimes. Je vois que la plus grande partie du commerce entre le Canada et les Antilles part du port de Halifax. Le volume du commerce local qui part de Saint-Jean est de beaucoup moins considérable que celui qui part de Halifax. On ne peut pas dire qu'aucun intérêt dans l'Ouest souffrirait si un port était choisi plutôt qu'un autre, parce que je prétends que les compagnies de navigation et de chemins de fer pourraient s'entendre au sujet d'un tarif satisfaisant. Si cela se faisait comme je l'ai déjà dit, on pourrait donner au public un service meilleur et qui répondrait aux besoins généraux. Je ne veux pas cependant être accusé de faire de ce sujet une question de clocher. Il est vrai que dans le cas du choix de Halifax comme l'un des ports, les intérêts de Saint-Jean pourraient souffrir; mais plutôt que d'établir une combinaison des deux ports, il serait préférable d'avoir deux services séparés. Dans tous les cas, je crois que l'on constatera qu'avec Halifax ou Saint-Jean comme points de départ, ou les deux combinés, il sera toutefois possible d'établir avec les Antilles un service de steamers qui répondrait aux besoins

du Canada et qu'il ne sera jamais nécessaire d'en établir un autre partant de Montréal, lequel ne pourrait avoir qu'un terminus, soit une division du commerce qui serait préjudiciable aux deux. Je suis très heureux d'apprendre de la bouche du ministre qu'il a fait des arrangements pour un service régulier. Je crois qu'il est regrettable que cet arrangement ne couvre une période que d'une année. Ce n'est juste ni pour le public ni pour la partie intéressée, et je crois que le ministère ferait tout aussi bien de faire un contrat à long terme afin d'assurer un meilleur service qui répondrait mieux aux exigences qu'un contrat pour un temps aussi court.

M. J. A. ROBB (Huntingdon): Monsieur l'Orateur, avant que le représentant de l'autre port rival prenne la parole, j'aimerais bien faire quelques remarques au sujet du traité qui nous est soumis. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a repris les négociations au point où son prédécesseur les avait laissées et le résultat fut une entente qui ne donnera au plus qu'un piètre commerce au comptant au Canada. Un peuple ne saurait acheter et vendre qu'en proportion de ses revenus. Il y a un an et demi nous avons refusé de faire affaires avec une population de 90,000,000 dont les revenus *per capita* sont probablement plus élevés que ceux de tout autre peuple sur ce continent, et voilà maintenant que nous essayons de nous faire croire à nous-mêmes que le Canada a fait un marché juste parce viron 1,250,000 individus habitant les Antilles, où le chef de famille gagne de six pences à un schilling et six pences par jour et se trouve satisfait d'un travail de quatre jours par semaine. Les Antilles sont un pays de végétation si riche, favorisé d'un si beau climat, que l'indigène si couche au-dessous d'un arble, et s'il a faim, il n'a qu'à ouvrir la bouche et le fruit y tombe tout mûri. Voilà les gens avec qui nous avons fait ce traité de commerce.

On a déjà fait remarquer que nos deux principaux articles d'exportation, d'après ce traité, sont la farine et le poisson. Je suis certain que nous devons tous admirer l'unanimité avec laquelle nos amis des Provinces maritimes sont tombés d'accord. avec le ministre intérimaire du Commerce (M. Perley) que Halifax ou Saint-Jean doit être le port de sortie du service des navires.

Je compte que les membres de la Chambre ne perdront pas de vue, par rapport au commerce de la farine, que, quel que soit le profit sur le poisson, la farine se transporte à un profit moyen d'environ dix cents le baril et quelquefois moins. D'après cette convention commerciale, bien que nous ayons une préférence de 25 cents par baril, n'allons pas oublier que nous entrons en concurrence avec les Etats-Unis du Sud et du Sud-Ouest, tributaires du golfe du Mexique et des ports atlantiques méridionaux où ils ont des navires en partance tous les deux jours et parfois tous les jours. N'oublions pas que les gens des Antilles n'achètent pas la même qualité de farine que ceux du Canada ou des Etats-Unis. Au plus, ne consomment-ils qu'une quantité modérée de farine. Dans notre pays, nous manipulons la farine par barils et par sacs. Là-bas, dans les Antilles, la farine se vend sur le marché par des femmes en mesure d'une chopine ou près. Des Chinois y en font le commerce de gros. Nous venons en concurrence avec des meuniers qui sont tributaires des grands Etats tributaires de maïs où pousse du blé d'une qualité qui ne conviendrait pas aux marchés du Nord ni à ceux des Etats-Unis. Tout en obtenant un avantage de vingt-cinq cents le baril, il nous faut bien prendre garde de ne pas perdre cet avantage en établissant un tarif de fret qui donnerait à nos concurrents américains un avantage sur nous.

Le ministre a déclaré, il y a quelques années, qu'on ne lui avait pas démontré que Saint-Jean et Halifax se trouvaient dans une situation désavantageuse vis-à-vis de New-York au point de vue des taux de transport. J'aimerais signaler au ministre que le taux de transport de Fort-William à New-York. viâ Buffalo, est de vingt et un cents et demi par cent, et de Fort-William à Saint-Jean, de vingt-cinq cents. A Halifax, le taux est de vingt-sept cents, soit deux cents de plus que pour Saint-Jean. De New-York aux ports des Antilles, le taux est de vingt-deux cents le cent livres. C'est-à-dire que telle est la concurrence à surmonter en tant que le Canada et les Etats du Nord sont concernés. Mais si vous descendez dans les Etats du Sud-Ouest, qui ont une sortie par les ports du golfe du Mexique, vous trouverez un état de choses différent. Bien que les gens de New-York se plaignent du fait que nous leur enlevons une partie de leur commerce, permettez-moi d'expliquer que ce commerce pourrait se faire par l'entremise d'une maison d'échange de New-York, mais que la farine sort de la Nouvelle-Orléans ou de Galveston au taux de dix-sept cents et demi le cent de la Nouvelle-Orléans et de vingt-deux cents de Galveston aux ports des Antilles. Si nous réduisons le commerce de la farine en le forçant de payer le transport de Montréal à Saint-Jean ou à Halifax, nous allons soit diriger le commerce canadien vers New-York ou bien permettre aux Américains, qui détiennent aujourd'hui ce commerce, de le conserver.

Je ferai observer que, si Saint-Jean et Halifax sont des endroits bien choisis pour y expédier le poisson, il n'y a pas à l'ouest de Montréal de moulins d'une grande capacité, et qu'il en coûtera moins cher au meunier de l'ouest d'Ontario et du Manitoba

de faire passer ses produits par New-York que de les faire passer par Saint-Jean ou Halifax.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne le pense pas.

M. ROBB: J'ai les prix sous les yeux. Je signalerai aussi à la Chambre d'autres taux de transport. Prenons, par exemple, les tarifs applicables aux marchandises de la deuxième classe et de la quatrième, classe qui comprennent les produits laitiers, les tissus, etc.; le tarif pour un wagon complet de produits de la laiterie est de 36 cents par cent livres pour Saint-Jean, et de 38 cents pour Halifax, tandis que pour les tissus, il est de 51 cents jusqu'à Saint-Jean et de 53 cents jusqu'à Halifax. Ce tarif ne s'applique pas au transport entre des endroits peu éloignés, mais à l'exportation. Les taux applicables aux marchandises de la première classe et de la troisième, qui comprennent les chaussures, est de 54 cents par cent livres, par wagon complet, pour le transport à Saint-Jean, et de 58 cents pour moins d'un wagon. Pour le transport à Halifax, le prix d'un wagon complet est de 45 cents et de 60 cents lorsque le wagon n'est pas rempli. Le tarif des articles de la cinquième classe, par wagon complet, est de 29 cents jusqu'à Saint-Jean et de 30 cents jusqu'à Halifax.

Je désire faire observer au ministre qu'il se propose de livrer tout ce commerce aux Provinces maritimes. Bien que j'admire l'honorable député lorsqu'il défend les intérêts d'Halifax, je dois dire qu'on se plaint généralement que, dans le passé, les entrepreneurs de ce service ont eu le monopole du commerce canadien avec les îles des Antilles, et que, lorsque les expéditeurs demandaient quels étaient les prix de transport, on leur répondait généralement que tout l'espace était réservé. On dit que la maison qui recevait une subvention de l'Etat se composait de marchands et d'expéditeurs qui avaient ainsi la haute main sur le commerce canadien avec les Antilles.

Une VOIX: Que dites-vous?

M. ROBB: J'apprends que cette maison fait commerce en même temps qu'elle entretient une ligne de steamers. Je n'en sais rien moi-même; je ne fais que rapporter la plainte que j'ai entendue. On se plaint aussi qu'au départ d'un navire, lorsque quelqu'un reçoit l'ordre de mettre des marchandises à bord, il doit s'assurer que celles-ci arrivent à temps pour le départ; et l'inconvénient est que, quand un wagon de marchandises quitte Toronto, ou un autre endroit de l'Ouest, on peut le retracer jusqu'à Montréal, mais qu'on le perd entièrement de vue lorsqu'il passe sur l'Intercolonial. On peut se rendre au bureau de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et demander où se trouve un wagon qui a quitté Winnipeg tel jour, et apprendre où il se trouvait la veille, mais dès que ce wagon passe sur l'Intercolonial, il est parfois mis sur une voie de garage et oublié, et l'expéditeur qui envoie des marchandises à Halifax pour les exporter est soumis à l'inconvénient de ne pouvoir les retracer, ni les faire arriver à temps pour le départ du bateau qui se rend aux Antilles.

Le représentant de Carleton a reproché au Gouvernement de n'avoir pas fait de plus grandes concessions aux Antilles aux termes du présent traité. Je partage ce sentiment, d'autant plus que si le Gouvernement avait traité les habitants des Antilles plus libéralement, il aurait peut-être pu en obtenir davantage. A cause du climat, la population des Antilles trouve que le coton est le meilleur tissu pour les vêtements, et cet article représente le tiers ou le cinquième des importations totales des différentes îles.

Je me demande pourquoi le Gouvernement a négligé l'industrie canadienne des cotonnades au cours des négociations. Je remarque qu'il a pris soin des fabricants de chaussures, et qu'il leur a permis de faire des affaires avec les habitants des Antilles qui vont pour ainsi dire pieds nus; mais ils ont besoin de vêtements et je soumets que le Gouvernement a perdu une belle occasion de procurer de plus vaste débouchés à l'industrie du coton. Il me semble que, dans le premier traité qu'il a négocié, le Gouvernement s'est montré très injuste envers les manufacturiers de coton, en négligeant les intérêts de ceux mêmes qui l'ont appuyé pendant les quinze années qu'il a passées dans l'opposition et qui n'ont rien épargné pour le ramener au pouvoir. J'espère que, si les négociations sont rouvertes, le Gouvernement s'efforcera d'obtenir pour notre industrie cotonnière une part du commerce des Antilles. J'ai confiance que la rivalité des ports d'Halifax et de Saint-Jean n'aura pas pour résultat de paralyser le commerce canadien lorsque le Gouvernement accordera une plus forte subvention aux navires pour un certain nombre d'années. Je partage les sentiments du député d'Halifax lorsqu'il dit que le transport des passagers est relativement de peu d'importance, et que c'est du transport des marchandises que nous devons nous occuper. Je prétends que le Gouvernement devrait tenir compte des ports de Montréal et de Québec, qui sont ouverts pendant sept mois de l'année et qui sont les meilleurs centres d'exportation de tous les produits de ce pays que ce traité intéresse.

M. B. B. LAW (Yarmouth): Je demanderai au ministre intérimaire du Commerce s'il ne serait pas possible que ces navires fassent escale à Yarmouth en se rendant à Saint-Jean. Sur leur route vers Saint-Jean, ces navires passent et repassent de-

vant Yarmouth qui est à l'entrée de la baie de Fundy, si près du rivage qu'on peut les voir à l'œil nu. Le temps nécessaire pour s'arrêter à Yarmouth et en repartir serait très court, et je crois que les navires pourraient se procurer une cargaison suffisante pour s'indemniser. Il y a plusieurs années, le commerce entre Yarmouth et les Antilles représentait une somme considérable; de fait, c'était le plus grand commerce de ce port et il se faisait au moyen de brigantins et de goélettes. Ces vaisseaux sont maintenant disparus, et notre commerce avec les Antilles est peu de chose. Dans l'ouest de la province, on consomme une grande quantité de mélasse et Yarmouth est le point de distribution naturel de cet article. Parfois, un voilier apporte à Yarmouth un chargement de mélasse, mais cet article se rend surtout à Saint-Jean et à Halifax où il faut rompre charge, ce qui augmente les frais de transport.

Je soumets respectueusement au ministre intérimaire du Commerce que, en signant le nouveau contrat, il devrait tenir compte du projet de faire relâcher ces bateaux à Yarmouth. Quant au service actuel, je ne doute pas que MM. Pickford et Black font tout ce qu'ils doivent faire pour le prix qu'ils reçoivent, car il n'est pas douteux que le service n'est pas moderne. J'ai confiance qu'aux termes du nouveau contrat on emploiera de meilleurs vaisseaux. Il y a deux ans, un de mes amis s'est rendu d'Halifax aux Antilles, et cette année, il désirait y retourner avec sa famille; mais ce qui lui était arrivé précédemment l'a empêché de suivre cette route, et il n'y a aucun doute qu'on peut en dire autant de plusieurs de ceux qui voyagent entre la Nouvelle-Ecosse et les Antilles. Je puis dire qu'un navire filant douze nœuds n'est pas à notre époque un navire rapide, guère plus rapide que les navires chargeant à la cueillette; mais, grâce à la subvention plus forte que l'Etat accorde et à laquelle je ne trouve pas à redire, j'espère que le service sera amélioré. Je répète que le temps qu'il faudrait pour s'arrêter à Yarmouth serait très court, et que, si on prend des mesures pour que les navires fassent escale, on contribuera à rétablir le commerce qui existait autrefois entre Yarmouth et les Antilles.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (Saint-Jean, N.-B.): On doit expliquer à la Chambre pourquoi les articles qui bénéficieront de cette préférence, quelque faible qu'elle soit, sont si peu nombreux. Par exemple, pourquoi le coton n'est-il pas admis aux Antilles sous un tarif de faveur? C'est là un point très important qu'a soulevé le représentant de Huntingdon. Il me semble que, s'il y a une catégorie de marchandise qui doit naturellement s'imposer à l'attention de quiconque veut développer le commerce avec les Antilles, ce sont les cotonnades dont le Canada produit une si grande quantité et qui sont si recherchées aux Antilles. Pourtant, il n'y a pas dans la convention un seul mot à ce sujet. Pourquoi? Il me semble que celui qui fait l'intérim du ministre du Commerce devrait nous dire pourquoi celui-ci, lorsqu'il a négocié cette convention, a tellement restreint le développement du commerce qu'il avait l'intention de favoriser. Je ne cite ceci que comme exemple.

Plus on examine cette convention tant vantée, moins on l'apprécie. Elle ne procure réellement aucun avantage aux Antilles, et elle en procure très peu au Canada. En ce qui concerne les exportations du Canada, elle n'accorde qu'une faible préférence de vingt pour cent des droits prélevés sur les marchandises des autres pays. Cela ne suffit pas pour détourner le commerce des Etats-Unis au profit du Canada. Si le ministre du Commerce avait vraiment eu l'intention de négocier un traité qui aurait été avantageux pour le Canada et pour les Antilles, il aurait agi plus libéralement. Qu'a-t-il donné aux Antilles? Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'elles ne nous fassent pas beaucoup de concessions, car il leur accorde si peu de chose. Il ne leur donne rien, si ce n'est ce qu'elles ont aujourd'hui et depuis cinquante ans, à savoir, la préférence de trente-trois et un tiers pour cent accordée à l'Angleterre, sans rien obtenir en échange aux termes de la convention, elles jouiront de la préférence de trente-trois et un tiers pour cent accordée à l'Angleterre, tant que cette préférence existera. Si elle prenait fin pour une raison quelconque, la préférence dont elles jouissent serait diminuée de trente-trois et un tiers à vingt pour cent. Cette convention n'accorde aux Antilles anglaises aucun avantage sur les autres colonies britanniques qui n'en font pas partie. Cette convention est devenue une bouffonnerie lorsque nous avons découvert, peu de temps après que la Chambre eût été appelée à étudier ce bill, qu'un décret du conseil appliquait la préférence accordée à l'Angleterre à plusieurs possessions britanniques. Voici la liste des pays auquels le Gouvernement a appliqué la préférence par un décret du conseil qui a été rendu il y a quelques mois seulement:

La Suisse, le Basoutoland, le protectorat du Bechuanaland, la Rodhésie septentrionale, le protectorat du Navasaland, le protectorat de l'Uganda, le protectorat de l'Estantutin-Africain, le protectorat de la Nigérie septentrionale, la colonie et le protectorat de la Nigérie méridionnale, la Côte d'Or, Sierra-Leone, la Gambie, le protectorat du Somaliland, la Fédération des Etats Malais...

Je comprends que la préférence ait été étendue aux Etats Malais parce que le gouvernement canadien contracte d'autres liens avec ces Etats.

M. LAW.

Le Bornéo septentrional anglais, l'île Maurice et ses dépendances, les Seychelles, Sainte-Hélène, l'Ascension, les îles des Amis au Tonga, Fiji, les îles Falkland, le Honduras britannique.

Je ne sais pas pourquoi le Gouvernement a fait cela, mais il accorde à un grand nombre de pays relativement peu connus absolument les mêmes avantages qu'il accorde aux Antilles, par cette convention qu'on prétend leur être si profitable.

Le nombre des articles que l'on peut vendre aux Antilles sous cette préférence de vingt pour cent est excessivement limité.

Je désirerais demander aussi au ministre intérimaire du Commerce si le Canada doit payer seul la subvention à la compagnie de navigation, ou si les Antilles anglaises doivent en payer un partie?

M. PERLEY : La subvention sera toute payée par le Canada. Il y a un article au contrat disant que la compagnie de navigation ne recevra aucune subvention des Antilles.

M. PUGSLEY : A-t-on abandonné la convention qui avait été approuvée par les commissaires, qu'il y aurait un service partant d'Halifax tout le long de l'année et un autre entre Montréal et Saint-Jean et les Antilles, auxquels le gouvernement anglais devrait contribuer pour une part?

M. PERLEY : Le gouvernement anglais a décidé en dernier lieu, et nous a fait connaître sa décision, qu'il ne paierait aucune partie de la subvention pour un service de navigation entre le Canada et les Antilles. Le gouvernement anglais a discontinué de payer la subvention, il y a environ deux ans. Nous lui avons demandé s'il ne voulait pas accorder une aide quelconque à ce service, et il a répondu négativement.

M. PUGSLEY: De sorte que le Canada sera seul à payer la subvention.

Le ministre intérimaire, dans le but sans doute de montrer l'inutilité de l'amendement proposé par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), a déclaré que le Gouvernement n'avait jamais eu l'intention de permettre aux steamers subventionnés de faire escale à Boston. J'ai eu connaissance qu'il n'y a pas encore plusieurs mois, on a fait demander aux chambres de commerce de Saint-Jean et d'Halifax—pour Saint-Jean, je le sais personnellement, et pour Halifax on me l'a dit—d'envoyer des délégués à Ottawa conférer avec le Gouvernement à l'égard de ce service. Après avoir eu des consultations avec le ministre du Commerce, et peut-être avec d'autres membres du Gouvernement, les délégués sont retournés chez eux, et l'un des délégués les plus influents de la ville de Saint-Jean donna un interview à un journal dans laquelle il disait positivement que le Gouvernement avait décidé d'accorder la subvention à une ligne de navigation dont les steamers feraient escale à Boston. Ce délégué a dit cela publiquement, et apparemment avec toute l'autorité qu'il pouvait s'attacher à sa qualité de délégué à la demande du Gouvernement, afin d'avoir une consultation avec les ministres. Je suis heureux, cependant, d'apprendre aujourd'hui de la bouche du ministre que le contrat empêche que ces steamers fassent escale à un port américain.

Il y a plusieurs années, nous avons combattu fortement à Saint-Jean contre cette proposition, et le principe a été bien établi qu'il était dans les intérêts du Canada qu'aucun steamer subventionné ne fît escale à des ports américains. Je regrette que le ministre ne nous ait pas donné l'assurance que la disposition du traité en vertu de laquelle la préférence ne sera accordée qu'aux marchandises venant directement des Antilles aux ports canadiens, sera dans un avenir très rapproché mise en vigueur, ce qui devra se faire par décret du conseil. Est-ce l'intention de continuer indéfiniment à laisser les marchandises passant par les ports de Portland, Boston, New-York jouir des mêmes avantages que si elles entraient dans le Canada par des ports canadiens? Ce serait pourtant le bon moment, à l'occasion de cette nouvelle politique, de faire avec les Antilles une convention—les Antilles consentant à ce que la préférence soit limitée aux marchandises transportées directement d'un pays à l'autre —pour prendre la décision patriotique de diriger le commerce par les routes canadiennes; c'est le bon moment pour agir avec vigueur; c'est le temps de faire des sacrifices en accordant aux compagnies de navigation une subvention plus considérable, si c'est nécessaire, pour les obliger à débarquer les marchandises aux ports canadiens. Mais au lieu de cela, on veut que les importations des Antilles passent par les ports américains et l'on n'accorde aucun avantage aux marchandises venant par les ports canadiens. Si cet état de choses doit être continué indéfiniment, le Canada ne retirera pas les bénéfices qu'il pourrait retirer si cette préférence était limitée aux marchandises à destination de ports canadiens.

Je sais qu'il y a quelques importateurs dans l'Ontario et dans l'Ouest qui préfèrent que leurs marchandises passent par les ports américains, et ne veulent pas de préférence pour les ports canadiens, mais je ne crois pas que ce soit l'opinion de la grande majorité de la population du Canada. Si nous voulons développer le Canada il est nécessaire, vu que les grands ports de Boston et New-York sont plus rapprochés des centres commerciaux que les ports du Saint-Laurent et des Provinces maritimes, de faire quelques sacrifices dans le but de faire passer le commerce par les routes canadiennes. Chaque fois que l'on

a fait appel au peuple, à ce sujet, le peuple a répondu d'une façon patriotique et s'est déclaré prêt à faire des sacrifices pour amener un tel résultat. Je crois que si le Gouvernement avait dit aux compagnies de navigation et aux compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique qui pourraient être disposées à faire de la navigation, que c'était son intention de profiter des dispositions de ce traité et de n'accorder la préférence qu'aux marchandises importées directement des Antilles à des ports canadiens et que pour arriver à ce but il était disposé à accorder une subvention plus considérable aux lignes de navigation, je crois qu'il aurait réussi à établir une ligne de ce genre.

Parce que nous savons tous que si la compagnie de navigation donne un service de première classe et qu'à part cela il y ait une préférence sur les importations, les ports canadiens auxquels toucheront les steamers en retireront de plus grands avantages, et la compagnie de navigation elle-même fera plus de trafic que si on laisse le gros des importations des Antilles passer par les ports américains. Mais, ainsi que je l'ai dit, le Gouvernement ne nous donne aucune espérance que dans un avenir prochain cette préférence sera limitée aux marchandises venant aux ports canadiens. Je dis la même chose au sujet de la préférence britannique, et je crois que le Gouvernement devrait prendre une attitude décidée et déclarer qu'à une époque prochaine la préférence britannique sera limitée aux marchandises entrant au Canada par des ports canadiens. Nous devrions adopter une politique ferme et patriotique, et dire que nous sommes décidés, autant que la chose peut être faite à l'aide de tarifs de préférence et de subvention à des compagnies de navigation, à faire entrer les importations par les ports canadiens.

Un mot, maintenant, en réponse au discours très intéressant de mon honorable ami le député junior d'Halifax (M. Maclean), au sujet des avantages que l'on obtiendrait en faisant d'Halifax le seul port d'importation et d'exportation pour le commerce avec les Antilles. Je ne crois pas que mon honorable ami ait prouvé bien clairement que le port d'Halifax possède des avantages très supérieurs aux ports du Nouveau-Brunswick en particulier. Je pourrais lui nommer deux ou trois ports du Nouveaux-Brnswick qui possèdent à mon avis des avantages bien supérieurs à ceux du port d'Halifax, ou dans tous les cas pouvant soutenir la comparaison avec ce port. Il y a le port de Saint-Jean, le port de L'Etang et le port de Saint-André, qui sont tous beaucoup plus rapprochés des centres canadiens que le port d'Halifax, par chemin de fer. Il ne faut jamais oublier que bien que ce soit un avantage énorme d'avoir un port naturel comme le

port d'Halifax, il est toujours possible de créer un port lorsque c'est nécessaire. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics, dont on connaît les grandes aptitudes à utiliser les perfectionnements modernes dans le génie civil, peut toujours donner à un port la profondeur d'eau et la protection nécessaires, dans les endroits mêmes qui ne possèdent pas peut-être des avantages naturels, mais vous ne pouvez jamais faire disparaître la distance; et le port qui sera le plus rapproché par chemin de fer des centres commerciaux aura toujours la préférence sur un autre port qui peut posséder d'autres avantages. Conséquemment, le fait que le port de Saint-Jean et d'autres ports du Nouveau-Brunswick sont plus rapprochés des centres commerciaux qu'Halifax sera toujours, jusqu'à un certain point, en faveur de ces ports. Je veux dire un mot contre le port d'Halifax, vu qu'une très grande partie du commerce des Antilles peut passer par ce port, mais je proteste contre la continuation d'une politique qui permet aux steamers de faire escale aux ports américains. A ce sujet, je suis entièrement de l'avis de mon honorable ami. Mais le remède n'est pas de choisir entre Saint-Jean ou Halifax.

Le remède est de donner un service indépendant à chaque port tous les huit jours ou tous les quinze jours à Halifax, et tous les huit jours ou quinze jours à Saint-Jean; mais il faut que chaque service soit direct et indépendant. Vous donnerez de cette façon une plus grande satisfaction et obtiendrez un trafic bien plus grand. Le grand désavantage est dans le voyage que les steamers sont obligés de faire, aller et retour, entre Saint-Jean et Halifax et Halifax et Saint-Jean pour contourner la côte de la Nouvelle-Ecosse. Les steamers transatlantiques éprouvent le même désavantage. Si c'était en mon pouvoir, je diviserais les steamers en deux classes, dont l'une voyagerait directement entre l'Angleterre et Halifax sans toucher au port de Saint-Jean, et l'autre viendrait directement à Saint-Jean. Rien n'empêche cela, et de cette façon on permettrait le développement du transport des marchandises et des passagers à chacun de ces ports.

M. BURNHAM: Sur quel principe de liberté commerciale mon honorable ami base-t-il l'intervention législative?

M. PUGSLEY: Je ne savais pas que mon honorable ami fût un partisan de la liberté de commerce. Je ne comprends pas suffisamment sa question pour y répondre d'une façon qui lui soit avantageuse, mais je crois que c'est le devoir de tout homme public dans un pays comme le Canada de s'efforcer, par des lois et des subventions, de diriger le commerce canadien par les routes canadiennes. Lorsqu'il n'y avait autrefois aucune voie de chemin

de fer entre Montréal et Saint-Jean et Montréal et Halifax, le Grand-Tronc construisit une ligne jusqu'à Portland afin de donner au Canada un port d'hiver. Mais les hommes publics du Canada ont dirigé plus tard leurs efforts vers la création de ports d'hiver canadiens. Cela a coûté beaucoup d'argent et a exigé beaucoup d'efforts, mais chacun reconnaîtra que le pays a assez bien réussi de ce côté. Je désire soumettre le sous-amendement suivant à l'amendement de l'honorable député de Carleton (M. Carvell):

Et aussi de modifier ledit bill par l'insertion de ce qui suit comme paragraphe 2 de son article 3:

2. Mais si jamais, sous le régime de ladite convention, lesdites colonies conviennent avec le Gouvernement du Canada d'admettre dans aucune desdites diverses colonies les marchandises énumérées dans l'annexe A de ladite convention, produits ou articles de fabrication du Canada, moyennant le versement de droits n'excédant pas 50 pour 100 des droits imposés dans la colonie sur les marchandises semblables importées d'un pays étranger quelconque, les marchandises énumérées dans l'annexe B étant les produits ou les articles de fabrication d'aucune des colonies qui y sont parties, lorsqu'elles sont importées directement d'aucune desdites colonies, seront, tant que ladite convention ainsi modifiée demeurera en vigueur, admis au Canada en franchise.

L'effet de ce paragraphe sera d'inscrire dans nos recueils de lois une offre permanente de notre part à ces colonies des Antilles, aux termes de laquelle si jamais elles relèvent le taux de leur préférence à 50 p. 100, toutes les marchandises énumérées dans l'annexe B entreront au Canada sans payer de droits. Ces marchandises sont toutes énumérées dans l'annexe B, et tandis que maintenant certaines d'entre elles sont exemptes des droits, et que certaines autres sont imposables, toutes seraient admises en franchise. Dans l'examen de cette convention, nous sommes, semble-t-il, portés à perdre de vue l'intérêt du consommateur. Nous nous demandons ce que les Antilles concèdent au Canada et ce que le Canada concède aux Antilles, mais nous ne nous demandons pas ce que le consommateur retire de cet arrangement. Cette protection des intérêts du consommateur me paraît mériter de retenir l'attention tout autant que la préoccupation de trouver des débouchés pour nos fabricants ou nos producteurs. Le ministre du Commerce sera alors en bonne mesure de dire à nos amis des Antilles anglaises: Ne vous bornez pas à nous accorder une simple préférence de 20 p. 100, qui ne donnera aucun résultat notable, mais portez le tarif préférentiel à 50 p. 100, et nous permettrons l'admission en franchise des marchandises énumérées dans l'annexe. On avait là une fort belle occasion d'assurer un très notable avantage aux Antilles en même temps qn'un notable avantage aux consommateurs canadiens. Pourquoi ne le ferions-nous pas? Aujourd'hui, notre revenu est tel que nous n'avons certes pas à nous inquiéter de l'augmenter. L'honorable ministre des Douanes a déclaré hier que, au cours de l'exercice clos le 31 mars dernier, les seules recettes de la douane s'élevaient à 115 millions. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que les consommateurs et les ouvriers canadiens, les cultivateurs, les mineurs, les pêcheurs, les millions de travailleurs diligents qui forment la population du Dominion, ont été obligés de délier les cordons de leurs bourses et de verser cet énorme montant d'impôts. Quiconque a observé l'air de satisfaction du ministre des Finances et du ministre des Douanes lorsque cet énorme montant de perceptions fut signalé à la Chambre, aurait pu se figurer que c'était grâce à un coup de quelque baguette magique que nos adversaires faisaient tomber cette forte somme dans le Trésor, et que, de quelque manière, ils avaient droit de s'en attribuer le mérite. Mais n'oublions pas que le peuple canadien paie de sa poche cet énorme montant; sous forme d'impôts douaniers seulement, tout homme, femme et enfant au Canada a, l'année dernière, versé une somme de $14. Et cependant, le Gouvernement a négligé l'occasion qui s'offrait à lui d'assurer l'admission en franchise dans notre pays des produits des Antilles,—produits qui ne font pas une rude concurrence aux produits canadiens,—et tandis qu'il s'assure un bien faible accroissement de nos exportations sur les Antilles, il ne leur accorde, aux termes de cette convention, que fort peu d'avantages au delà de ceux dont ils ont joui depuis quinze ans. Quels sont les produits énumérés dans l'annexe B? Qu'on me permette de les indiquer et de demander à nos adversaires pourquoi nous ne les admettrions pas en franchise, et pourquoi l'offre n'en a pas été faite aux Antilles? Voici cette liste:

Sucre, mélasse et sirops; canne à sucre effilochée, fruits frais de toutes sortes, noix de coco; asphalte et poix asphaltique (manjak); café; coton brut, graine de coton, et farine de graine de coton; huile de graine de coton; riz, non nettoyé, riz nettoyé, fleur de riz, farine de riz et bran de riz; pétrole cru; huiles de charbon et pétrole, distillé, purifié, ou pétrole raffiné; coco séché et huile de coco; caoutchouc brut, et "balata"; bulbes; bois de campêche et extraits de ce bois; annatto; écaille de tortue non ouvrée; gingembre, muscades, et épices non moulues; arrowroot; sel; éponges; légumes frais, de toutes sortes; tapioca et cassave, tapioca et farine de cassave; miel et cire d'abeilles; huiles, essentielles, y compris huile de laurier et l'huile essentielle de limons; tamarins, frais ou en conserve; provende contenant de la mélasse; pistaches et noix de kola; diamants, non taillés; bois ou pièces de bois non autrement manufacturé que scié ou fendu; bois ou pièces de bois équarris; gousses de vanillier; feuilles de lau-

rier; papaine; jus de limon, sirops de fruits, et jus de fruits, non alcooliques.

Je n'ignore pas que, en dehors de cette convention, certains de ces produits sont admis en franchise. Mais pourquoi notre Gouvernement, en considération de la notable préférence qui nous était accordée sur les marchés des Antilles, n'a-t-il pas consenti à ce que tous ces articles fussent admis au Canada en exemption d'impôts? Il aurait pu de cette manière s'assurer un traitement encore plus favorable sur les marchés des Antilles, et aurait en même temps réduit le fardeau des impôts qui pèse sur le consommateur canadien. Loin de chercher à améliorer la situation du consommateur, le Gouvernement a même relevé les droits sur un ou deux articles de consommation à l'encontre d'autres pays, assurant ainsi un traitement de faveur aux Antilles anglaises. Mais il me semble que c'était là se placer à un point de vue étroit, et que le ministre aurait dû, au contraire, se placer à un point de vue large, et mettre de la générosité et de la largeur de vues dans ses relations avec les Antilles. Le Gouvernement aurait dû leur concéder un avantage important en admettant leurs marchandises au Canada, et de cette manière il aurait engagé les autorités là-bas à nous concéder des avantages importants sous forme de traitement de faveur dans leurs marchés. Nous aurions dû protéger les intérêts du consommateur. Nous nous vantons de l'importance et de l'accroissement des recettes du fisc, comme si c'était là quelque chose dont il y ait lieu de s'énorgueillir. Je lisais dans les journaux que le ministre des Finances va déposer son budget dans quelques jours et va dire que le présent exercice est le plus prospère dont le Canada ait encore joui. Ce n'est pas exact, monsieur l'Orateur. Il est vrai que le Gouvernement extorque un plus fort montant du gousset du consommateur que jamais aucun gouvernement ne l'a fait avant lui; mais la condition des affaires au Canada aujourd'hui n'en est pas une dont le Gouvernement doive se déclarer satisfait. La situation financière du Canada est aujourd'hui grave, mais on ne saurait s'attendre à autre chose tant que le chiffre des importations excédera à ce point celui des exportations. Aucun pays ne saurait demeurer prospère bien longtemps avec un chiffre d'importations tellement supérieur à celui des exportations. Le Gouvernement avait là une occasion d'améliorer, je ne dis pas dans une très grande mesure, mais enfin d'améliorer, la situation à cet égard, en s'assurant des débouchés plus larges pour nos produits, et en abaissant les droits sur les produits à provenance des Antilles, ce qui aurait allégé les impôts qui pèsent sur le consommateur canadien. Au lieu de cela, les ministres paraissent s'être préoccupés uniquement de conclure une convention de cinq sous avec nos frères des Antilles, mais qui ne confère aucun avantage réel ni au peuple canadien ni à la population des Antilles.

M. l'ORATEUR: A mon avis, l'honorable député (M. Pugsley) qui a secondé le premier projet d'amendement ne saurait proposer ce sous-amendement.

M. PUGSLEY: J'y pensais, mais je ne supposais pas qu'on y trouverait d'inconvénient.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas régulier que celui qui seconde une proposition d'amendement propose un autre amendement.

M. PUGSLEY: Peut-être l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) consentira-t-il à le proposer.

M. EMMERSON: Je propose cet amendement.

M. BORDEN: Ce n'est pas tant avec le désir de discuter le sous-amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) que je prends la parole; mais dans le but de traiter brièvement la question soumise à la Chambre cet après-midi, d'une manière très sensée, par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), sous forme de projet d'amendement. L'honorable député de Saint-Jean a opéré une évolution subite qui, même chez lui, est de nature à surprendre, car, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre le discours de l'honorable député de Carleton et le sien, il s'est persuadé que le projet d'amendement dont il avait secondé la proposition devrait être modifié. Cependant, je ne songe pas à m'arrêter là-dessus, et je ne songe pas davantage à commenter le discours de l'honorable député de Saint-Jean, si ce n'est à un ou deux égards.

L'honorable député aurait voulu que nous prissions une attitude très ferme et très patriotique sur la question d'un régime préférentiel pour les Antilles anglaises; et je conclus de ses observations que la seule attitude ferme et patriotique qu'il soit possible de prendre, suivant sa conception, consisterait à n'accorder le traitement de faveur qu'à l'égard des marchandises expédiées directement des ports canadiens. Il me paraît remarquable que, durant une période de quinze ans, mon honorable ami ne se soit jamais aperçu que pareille attitude ferme et patriotique devrait être prise par l'ancien ministère. Car, de 1908 à 1911, il aurait été parfaitement loisible au ministère dont il a fait partie durant nombre d'années de prendre cette attitude dont il vient cet après-midi subitement de découvrir l'importance. L'honorable député aurait dû expliquer à la Chambre comment il se fait que l'importance de ces considéra-

tions lui soit soudainement apparu, et qu'un homme doué de tant de discernement ne se soit pas rendu compte plus tôt d'une vérité aussi évidente.

L'honorable député a d'autre part exprimé son regret de ce que nous avons des surplus en ce pays. Mais je l'ai vu d'année en année applaudir vigoureusement en cette Chambre lorsque le prédécesseur de mon honorable ami le ministre des Finances annonçait de semblables surplus. Personne n'a plus promptement que l'honorable député accepté alors ce même état de choses, bien qu'il déclare maintenant qu'il blesse ses sentiments les plus délicats. Il me semble que, durant la période de quinze ans à laquelle j'ai fait allusion, et à coup sûr pendant les dix années qu'il a fait partie du dernier ministère, il aurait dû insister auprès du ministre des Finances d'alors et de ses collègues sur l'importance d'inclure tous ces articles dans la liste des objets admissibles en franchise.

Nous sommes en présence de deux alternatives; ou bien cette belle conception de mon honorable ami ne lui est jamais venue à l'idée à cette époque-là, ou bien, si elle lui est venue, et s'il en a alors convaincu ses collègues, et particulièrement le ministre des Finances, ses arguments et son influence doivent avoir manqué de cette importance qui auraient certainement dû s'y rattacher; autrement, le résultat aurait été différent pendant qu'il siégeait sur les bancs de la trésorerie. Je ne me propose pas de m'engager dans la petite divergence d'opinion survenue entre mon honorable ami le député de Saint-Jean et mon collègue d'Halifax (M. Maclean) à l'égard de la nature du service effectué entre le Canada et les Antilles anglaises. Il est vrai, je crois, ainsi que l'a mentionné il y a quelques instants mon honorable ami de Saint-Jean, que ce service de bateaux à vapeur a eu son origine à Saint-Jean. Mais il est également vrai qu'autrefois le gros du commerce s'effectuait entre la province de la Nouvelle-Ecosse et les Antilles anglaises. Il était jadis effectué au moyen de goélettes que l'on pouvait voir par vingtaines et par centaines dans le port d'Halifax. Récemment, lors de l'amélioration des communications au moyen des bateaux à vapeur, ces navires à voiles ont en grande partie disparu, et il a été établi un mode de transport meilleur et plus rapide. En tant que la chose est raisonnablement praticable, il est opportun, je crois, que Saint-Jean et Halifax jouissent des avantages du service de navire à vapeur avec les Antilles anglaises, afin d'encourager le plus possible le commerce entre ce pays et surtout entre les Provinces maritimes et les Antilles anglaises. Les Provinces maritimes possèdent un très grand nombre de produits qui trouvent un facile débouché dans les Antilles anglaises. A la vérité, je regretterais profondément de voir supprimer une facilité dont on a joui pendant de nombreuses années.

Mon honorable ami de Saint-Jean a mentionné le fait que Saint-Jean et quelques autres ports de la province du Nouveau-Brunswick sont plus rapprochés qu'Halifax des grands centres de population. Nous connaissons le fait et apprécions son importance. Mon honorable ami pourrait naturellement dépasser un peu les bornes, parce qu'une délégation de Montréal, que j'ai eu le plaisir d'entendre il y a quelques semaines, s'est précisément servi de cet argument comme une raison pour laquelle il faudrait encourager le service de cette ligne de steamers à partir directement de Montréal et ne pas faire d'escales directes à Halifax et à Saint-Jean au cours des mois d'hiver, autant que je me rappelle leur recommandation, mais dans les mois d'hiver. L'argument qui nous a alors été soumis portait que les principaux produits, au sujet desquels on pourrait espérer que le commerce se développât avec les Antilles anglaises, provenaient en très grande abondance d'endroits plus rapprochés de Montréal que d'Halifax ou de Saint-Jean. Le Gouvernement reconnaît l'importance d'une communication efficace entre Montréal, Québec et les Antilles anglaises. Je crois que chaque membre de cette Chambre la reconnaît aussi. En fait, mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster) a demandé des soumissions, en vue d'établir un service de navigation depuis Montréal; mais en réponse à cette demande de soumissions, il n'a pas été reçu de soumission. Jusqu'à ce jour, les propositions du Gouvernement n'ont pas compris de navigation subventionnée à partir de Montréal et de Québec jusqu'aux Antilles anglaises.

Au sujet d'un ou de deux autres des points débattus par mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) et par mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), la motion de mon honorable ami de Carleton visait l'élimination de ce service de toute escale à un port étranger.

En ce qui concerne le Gouvernement, nous partageons unanimement l'opinion de l'honorable député de Carleton à cet égard. Bien que le Gouvernement ait reçu une offre d'un service, qui impliquait une escale à un port étranger, il a été déclaré d'une manière définitive et déterminée qu'on ne pouvait écouter cette proposition, et on ne l'accueillera pas.

Mon honorable ami d'Halifax, qui est très familier avec la nature du service établi dans le passé entre les Provinces maritimes et les Antilles anglaises, a signalé à l'attention de la Chambre un fait sur lequel je désirerais m'étendre un peu. On a fait observer que les Antilles anglaises ne pos-

sédaient que deux ou trois ports où les steamers de fort tonnage pourraient pénétrer. A pas plus de deux, peut-être de trois de ces ports, la cargaison ne peut-elle être déchargée autrement qu'au moyen d'une allége. En outre, à presque tous les ports, il est impossible d'effectuer aucune opération après six heures ou les jours fériés, et ces derniers sont très nombreux dans les Antilles anglaises. Comme résultat, quelle est la condition à laquelle mon honorable ami d'Halifax fait allusion? La voici: c'est qu'un steamer naviguant entre deux de ces ports arrive au large d'un port la nuit; il lui faut attendre le jour, et il doit se retirer avant six heures du soir. Il se rend ensuite à un autre port, arrive de nuit, et il agit pareillement. Il y a dix ports d'escale dans le service établi par ce contrat, et, avec ces conditions dans les Antilles anglaises, un bateau filant quinze nœuds n'avance pas plus rapidement qui celui qui n'en file que dix. En ce qui concerne le service du fret ou même des voyageurs, il en résulte qu'en faisant le tour de ces îles disséminées des possessions de Sa Majesté dans les Antilles anglaises, vous n'obtenez pas d'avantage distinct avec un bateau filant quinze nœuds.

Je crois que l'argument de mon honorable ami d'Halifax a une bonne valeur et que le service du fret est après tout beaucoup plus important que le service des voyageurs, au point où en sont actuellement les choses. Je ne suis pas certain qu'on ne puisse à une certaine époque future établir un service de voyageurs assez considérable; mais, d'après l'état actuel des choses, il n'y a pas de doute que le service du fret est le plus important des deux.

Mon honorable ami d'Halifax a très vivement regretté que le Gouvernement n'ait passé un contrat que pour un an. Je lui expliquerais, bien que mon honorable ami le ministre intérimaire du Commerce (M. Perley) l'ait suffisamment expliqué, pourquoi le Gouvernement a adopté cette ligne de conduite. Ces soumissions nous sont parvenues dans l'automne. Il a été communiqué certaines soumissions, et certaines des offres et des soumissions étaient basées sur différentes sortes de service. Nous n'avons trouvé satisfaisante aucune des soumissions. Nous les avons examinées le mieux possible, à cause des conditions en présence desquelles nous étions. En définitive, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il était d'abord opportun, à titre d'expérience, et pour d'autres raisons, d'établir, dans un avenir immédiat, c'est-à-dire pour l'année suivante commençant au premier jour de juillet 1913 et se terminant le 30 juin 1914, un meilleur service que dans le passé. En surveillant les résultats du service, il serait possible d'être plus renseigné que maintenant au sujet

M. BORDEN.

des possibilités futures du service. De plus, il y avait de nombreuses considérations valables sur lesquelles ont appuyé les honorables députés de Carleton et d'Halifax, et que nous n'avons pas cru avoir eu suffisamment le temps d'étudier avant de passer ce contrat.

Par conséquent, non avec l'idée d'une façon permanente de continuer ce contrat seulement d'année en année, mais, en passant un contrat temporaire pour l'année que nous commencerons bientôt, nous avons simplement établi ce service amélioré. Au cours de l'année prochaine, nous nous proposons d'étudier plus profondément ces conditions que nous n'avons pu le faire dans le passé, et avant d'établir un service sur une meilleure base, nous serons plus en état de juger de sa nécessité et de la somme que ce pays peut raisonnablement payer que nous l'aurions pu, si nous avions, l'année dernière, passé le contrat pour une longue durée. C'est à cause de ces motifs, et non en vue de passer un contrat pour une courte durée, que le ministre intérimaire du Commerce a passé ce contrat.

Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) et mon honorable ami de Huntingdon (M. Robb) ont fait observer que le service subventionné a demandé des taux de fret plus élevés depuis les ports des Antilles anglaises jusqu'à Halifax et Saint-Jean, que les taux courants à New-York et Boston. Je ferais remarquer qu'aux termes du présent contrat il existe un remède, si l'on peut établir cette différence. Ce contrat stipule d'abord que les taux de fret entre Ontario, Québec et les points plus à l'ouest et les Antilles anglaises ne doivent pas être plus élevés que les taux via les ports américains. Cette stipulation est énoncée en termes distincts dans le contrat, et les termes employés sont, je crois, à peu près les mêmes que ceux du contrat passé avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

On a très justement soulevé aussi la question des taux océaniques entre Halifax et Saint-Jean d'une part, et les ports des Antilles anglaises de l'autre. A ce sujet, le contrat stipule que ces taux doivent recevoir l'approbation du ministre, et si la différence indiquée existe, je suis certain qu'on pourrait y remédier. Ceux qui sont au fait des conditions commerciales m'apprennent qu'il serait très improbable, eu égard aux conditions existantes, que cette différence puisse être établie. Il se peut qu'elle ait été établie, bien que je n'en possède pas de preuve satisfaisante, à part le témoignage des honorables députés cet après-midi, et pour lequel j'ai la plus haute considération.

M. PUGSLEY: J'ai une lettre d'un importateur de Saint-Jean, dans laquelle il énonce que le taux prélevé sur la ferraille

jusqu'à Saint-Jean est presque le double de celui exigé jusqu'à New-York.

M. BORDEN: Si mon honorable ami veut avoir la bonté de communiquer le renseignement au ministre intérimaire du Commerce, je suis certain que ce dernier s'en occupera attentivement. Le fait sera porté à la connaissance des entrepreneurs, auxquels on demandera une explication. Toute action que le Gouvernement peut exercer aux termes du contrat sera exercée en vue de remédier à une différence de cette espèce.

Ce contrat n'est pas actuellement soumis à la Chambre, soit aux fins de ratification ou d'approbation. C'est tout à fait fortuitement qu'il a occasionné le présent débat. Mais je réitère que l'action exercée par le Gouvernement avait une double fin: d'abord, d'établir pour l'année prochaine un service, qui serait digne, dans une certaine mesure au moins, du but auquel il est destiné; un service qui aura une valeur éducationnelle quant au degré dans lequel on peut développer un service de voyageurs entre le Canada et les Antilles anglaises.

Durant les six ou huit mois qu'il aura à sa disposition, avant qu'il y ait lieu de demander des soumissions, le Gouvernement pourra ainsi étudier la question plus à fond et avec plus de soin qu'il ne l'a pu faire jusqu'ici, et l'an prochain j'espère, il pourra présenter à cette Chambre un marché administratif pour une plus longue période et peut-être même pour un meilleur service. En pareilles circonstances, le Gouvernement à mon avis, a pris la meilleure ligne de conduite.

Quant au service fourni par MM. Pickford et Black, j'aborde entièrement dans le sens des observations des députés d'Halifax et de Carleton.

Depuis six ou huit ans, le marché passé avec MM. Pickford et Black a été renouvelé d'année en année et il n'est guère possible, en pareilles conditions, d'obtenir un bon service. On a adressé force critiques à ce service; mais il est douteux qu'on puisse attendre quelque chose de mieux, lorsque la subvention n'est accordée que d'année en année. A l'avenir, j'espère, grâce à un système régulier, il sera possible d'obtenir un bien meilleur service, non seulement pour les passagers, mais encore pour le transport des marchandises, en vue du système frigorifique et de l'appareil de réfrigération qu'on veut installer. J'espère que ce service donnera plus de satisfaction au public que par le passé.

Le député d'Huntingdon (M. Robb) désespère presque de la possibilité de développer le commerce avec les Antilles. Je lui ferai observer que l'exportation de céréales du Canada aux Antilles a reçu une vive impulsion depuis quelques années. En 1908, le Canada a exporté aux Antilles britanniques $334,948 valant de farine de blé, et en 1912, $1,595,000 valant, soit une augmentation de 400 p. 100. J'hésiterais fort à partager le pessimisme de mon collègue au sujet des possibilités de ce commerce; nous pouvons compter que le commerce du pays avec les Antilles ne se bornera pas au blé et aux farines, mais, s'étendra au poisson et aux produits agricoles. Sir William Van Horne, qui est parfaitement au courant des conditions des Antilles anglaises et des autres îles, est d'avis que, pour les produits agricoles qu'on peut récolter en abondance aux Provinces maritimes et ailleurs au Canada, il existe aux Antilles un bien meilleur marché qu'on ne le croit d'ordinaire. Non seulement j'espère, mais je suis convaincu que notre commerce avec les Antilles, dans un prochain avenir, recevra une très vive impulsion.

J'espère que le service qu'on établit ici et un service d'un mérite même supérieur à l'avenir, tendront puissamment à stimuler ce commerce et à lui imprimer une plus vive impulsion.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

Du bill (n° 183), présenté par M. Fripp, touchant la ville d'Ottawa.

CONVENTION AVEC LES ANTILLES.

M. WHITE (Ministre des Finances) : Au moment de la suspension de la séance à six heures, lorsque je pris la parole pour présenter mes observations sur le projet de loi ratifiant la convention intervenue avec le Gouvernement et les colonies des Antilles, je me figurais que nul autre député ne désirait porter la parole. On m'informa plus tard que le député de Carleton (M. Carvell), et peut-être quelques autres désiraient prendre part au débat, et je leur cède volontiers la parole.

M. FRANK OLIVER (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je désire prêter appui à un sous-amendement proposé par le député de Saint-Jean (M. Pugsley). En même temps, je désire, en tout respect et déférence, dire un mot de la critique adressée par le premier ministre à l'honorable député et à son amendement. Si je ne me trompe, au dire du premier ministre, le député de Saint-Jean ne saurait convenablement entreprendre de discuter la question de savoir s'il importe d'abaisser le coût de la vie au bénéfice du consommateur et en même temps de dégrever les taxes qui pèsent sur le contribuable, et pourquoi? Parce que

sous le régime précédent, alors que l'honorable député était membre du cabinet, on a négligé d'effectuer la réforme qu'on préconise aujourd'hui. C'est là le genre d'argumentation qu'affectionne invariablement le premier ministre A mon sens, c'est un argument invariablement frivole et sans valeur aucune. Si on croit que notre mission ici consiste à étudier ce qu'ont fait par le passé les gouvernements précédents, je pense pas que le peuple l'entende de cette oreille. Notre mission ici consiste à débattre les questions du jour, telles qu'elles se présentent et ainsi qu'elles ont surgi, à les traiter à fond, suivant leur bon droit.

Quant à savoir ce que quelque autre a pu faire en pareille occasion, par le passé, ce n'est réellement pas la question.

M. BORDEN: L'honorable député n'a pas saisi ma pensée. J'ai dit que je ne m'attarderais pas à discuter cet aspect des discours de l'honorable député; que le ministre des Finances s'en occuperait plus tard. Je n'y ai fait qu'une simple allusion en passant, observant que ces idées ne lui étaient pas venues à la pensée, par le passé.

M. OLIVER: C'est précisément ce que je discute: Si le premier ministre a prétendu faire une critique, et c'est là sans doute ce qu'il a voulu faire, je prétends que sa prétention est mal fondée.

M. BORDEN: J'ai tout simplement signalé un phénomène.

M. OLIVER: Je prends la liberté de signaler certains faits connus de la députation: c'est que le premier ministre et ses collègues, dès qu'il surgit une question touchant à leur administration, nous répondent que leurs prédécesseurs ont pris pareille attitude. Mieux vaut profiter de l'occasion qui se présente pour discuter ce genre d'argument. Affirmer que les circonstances actuelles sont similaires ne prouve nullement qu'elles le soient. Il est dans la nature des choses que les conditions se modifient avec le temps. A coup sûr, il n'y a guère de similitude entre une condition créée dans les circonstances concomitantes de la négociation d'un traité de commerce et des circonstances existant en dehors de pareille considération. Quand le Gouvernement entreprend de négocier un traité commercial et s'en fait un titre de gloire devant le public, il est bien temps que le premier ministre se mette en mesure de défendre la légitimité de cette convention; et quant à l'attitude prise par les prédécesseurs ou quant aux conditions précédentes, ce n'est nullement là un argument. Quand le seul argument sur lequel on appuie sa défense est une attaque portée contre certaines attitudes précédentes, il s'en suit logiquement qu'on renonce à se défendre; et quand le traité est l'objet de critiques comme celles formulées par le député de Saint-Jean dans son sous-amendement, est-ce que le Gouvernement n'a rien à dire à l'appui de son traité ou de l'attitude qu'il a prise.

Je ne suis pas intéressé de manière immédiate dans ce traité; mais à titre de député, je tiens fortement aux principes en jeu ici, et ce sont précisément ces principes que je désire signaler à cette Chambre. Il s'agit ici d'un traité de réciprocité, nous dit-on, et il exprime sans doute les idées du Gouvernement au sujet de la réciprocité. S'il en est ainsi, je désire exprimer le mécontentement que m'inspirent les vues du Gouvernement à cet égard. On s'en souvient, la tentative faite de mettre à exécution la convention douanière intervenue entre le Canada et les Etats-Unis, fut critiquée avec vigueur et succès par les députés qui occupent en ce moment les banquettes ministérielles. Cette convention de réciprocité avec les Etats-Unis exprimait les principes professés par les libéraux au sujet de la réciprocité. Tout d'abord, les principes professés par les libéraux et consacrés par la convention douanière avec les Etats-Unis entraînaient le dégrèvement du coût de la vie au bénéfice du consommateur, c'est-à-dire que les produits alimentaires, en général, furent complètement dégrevés des deux côtés de la frontière. Par l'application de ce traité, le fardeau des taxes aurait subi un dégrèvement correspondant. Par conséquent, le principe consacré dans le traité de réciprocité, œuvre des libéraux, impliquait dégrèvement et libre-échange des substances alimentaires, ce qui entraînait du coup la vie à meilleur marché et l'abaissement des taxes. Si j'appuie sur ce point, c'est que, dans la critique qu'il a dirigée contre le député de Saint-Jean (M. Pugsley), le premier ministre dit que l'ancien ministre des Travaux publics, ou le Gouvernement dont il faisait alors partie, n'avait absolument rien fait pour le dégrèvement des taxes du contribuable.

Le gouvernement dont faisait partie le député de Saint-Jean est tombé du pouvoir, qu'on ne l'oublie point, parce qu'il voulait réduire l'impôt pesant sur les contribuables; il est tombé du pouvoir, parce qu'il voulait diminuer la cherté de la vie et le fardeau des taxes. Si les libéraux sont à la gauche aujourd'hui, c'est qu'ils ont voulu consacrer législativement ce principe et l'ont défendu sans défaillance et devant cette Chambre et devant le pays. Et à titre de membre du parti qui a soutenu et défendu ce principe et qui est tombé du pouvoir pour l'avoir défendu, je tiens à dire en mon propre nom, et je crois me faire ici l'interprète de tous mes collègues de gauche en disant que nous n'avons absolument rien à regretter dans notre attitude de champions de la réciprocité.

Quel est le principe consacré dans le traité dont la Chambre est saisie? Si je voulais mettre en relief les principes que ce bill consacre, à mon avis, je serais sans doute rappelé à l'ordre. Voici le premier principe consacré par l'annexe C du traité : le coût de la vie pour le consommateur canadien est augmenté. L'augmentation est légère, il est vrai; mais enfin le principe est là, et c'est la très importante disposition de cette convention commerciale. L'annexe (a) ne réduit pas le coût de la vie au bénéfice du consommateur canadien. Le public, sans doute, ignore qu'aujourd'hui le consommateur canadien bénéficie d'une préférence de 33 et ⅓ p. 100, généralement parlant, sur les marchandises importées des Antilles au Canada. Or, ce remarquable traité de réciprocité stipule une préférence de 20 p. 100; et ce grave, ce digne—j'allais dire ce révérend, mais non, je dirai ce grave—Parlement ratifie aujourd'hui, au nom de la réciprocité, une convention qui nous accorde sur les marchandises venant des Antilles une préférence inférieure à celle qui existe aujourd'hui. Vous auriez déclaré contraire au règlement, monsieur l'Orateur, l'expression de pareille opinion; mais je me hasarde à dire qu'affirmer prétendre que cette soi-disant convention commerciale ou ce traité de réciprocité tend à réduire le coût de la vie au bénéfice du consommateur, c'est tout simplement en imposer au peuple.

Si le Canada doit augmenter le coût de l'existence, pour obtenir ce traité et ne le diminue pas avec ces dispositions, nous devons recevoir le bénéfice que nous en attendons par le développement du commerce que nous ferons en vertu de ce traité. Notre commerce doit obtenir une préférence sur les marchés des Antilles. De sorte que si les consommateurs du Canada n'obtiennent rien par une réduction du coût de l'existence, les producteurs du Canada s'attendent à gagner quelque chose par suite de la préférence que nous recevons sur les marchés des Antilles.

Dans quel but négocions-nous ce traité si ce n'est pas pour nous assurer un marché dans les Antilles? J'ai déjà montré qu'il ne donnaît aucun bénéfice au consommateur canadien; par conséquent s'il ne donne pas un bénéfice au producteur, il n'accorde absolument aucun avantage. Pourquoi désirons-nous avoir un traité de commerce avec les Antilles? Parce que leur commerce a déjà été pris par les Etats-Unis. Pour un motif ou pour un autre, que ce soit à cause du voisinage plus rapproché, du meilleur transport ou de plus grand esprit d'entreprise, le commerce des Antilles que le Canada désire le plus est aujourd'hui accaparé par les Etats-Unis et tout le but de ce traité, s'il en a un, est de permettre au Canada d'obtenir des Antilles le commerce qui est pris par les Etats-Unis. Allons-nous obtenir ce commerce avec un 20 p. 100 de préférence pour nos produits sur les marchés des Antilles? Nous avons constaté par expérience que nous devons donner aux Antilles une préférence de 33⅓ p. 100 sur nos marchés ou qu'elles n'en retireraient aucun profit; pourtant nous espérons obtenir un bénéfice sur leurs marchés avec une préférence de 20 p. 100 contre le fait que ce commerce est absolument accaparé par les Etats-Unis. C'est absurde, à première vue. A moins que nous n'ayons une plus grande préférence que 20 p. 100 nous ne pouvons pas exiger faire disparaître l'avantage que les marchands des Etats-Unis ont aujourd'hui en raison du voisinage et des facilités de transport.

Si les îles des Antilles avaient un tarif élevé, une réduction de 20 p. 100 pourrait avoir quelque valeur, mais chacun sait que les Antilles ont de bas tarifs et plus les tarifs sont bas, plus facile est la valeur d'une légère réduction. Supposant que le droit sur un baril de farine soit de $1, la réduction de 20 p. 100 le fixera à 80 cents; si le droit était de $5 une réduction de 20 p. 100 serait importante. Plus le droit est faible, plus petite est la valeur de la préférence et sans doute plus petite est la préférence, plus faible est la valeur. Nous négocions avec les Antilles un traité en vertu duquel nous n'accordons aucun bénéfice à nos consommateurs, mais nous espérons faire bénéficier nos producteurs d'une réduction de 20 p. 100 sur un tarif qui est déjà très bas, contre la concurrence d'un peuple qui a la haute main actuellement sur le marché et qui a les facilités pour continuer à l'avoir à l'avenir.

Dans ces circonstances, quiconque favorise la diminution du coût de l'existence et la réduction des taxes peut-il faire autre chose que de donner son appui à l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean, déclarant que si les Antilles nous accordent une réduction de cinquante pour cent, nous leur accorderons libre entrée pour leurs produits sur nos marchés? Assurément par ce moyen nous réduirions le coût de l'existence pour les consommateurs et nous pourrions nous attendre raisonnablement à accorder un bénéfice à nos producteurs par l'augmentation du commerce qui découlerait de la réduction importante de 50 p. 100 sur le tarif des Antilles. Si nous ne devons accorder aucun bénéfice à nos consommateurs et à nos producteurs, pourquoi nous afficher devant le monde entier comme négociant un traité qui n'a aucune valeur?

Comme conséquence de ce traité, il y a une convention par laquelle le Canada doit accorder de plus grandes facilités de navigation entre notre pays et les Antilles. Il me paraît évident que de meilleures facilités de navigation, des tarifs réduits et un système de transport moins cher est la

meilleure méthode d'assurer des échanges entre le Canada et les Antilles mais nous devons compter sur des améliorations dans les communications par la navigation, pourquoi passer par cette farce de négocier un traité, et dire au peuple qu'un traité de réciprocité a été signé, quand, en réalité, ce traité ne peut en aucun cas procurer des bénéfices au consommateur ou au producteur du Canada? Si c'est simplement une excuse pour doubler la subvention de la navigation, sans augmenter la valeur du service, je dois dire que toute cette transaction ne peut recevoir mon appui parce que je ne la trouve ni économique ni avantageuse. Elle ne paraît pas davantage devoir tendre au progrès et au bien-être du Canada, ou à l'augmentation de notre commerce avec les Antilles. Il aurait été préférable pour le Gouvernement d'adopter une résolution académique disant qu'on devrait augmenter le commerce avec les Antilles et laisser la question en l'état, cela aurait coûté beaucoup moins et aurait procuré d'aussi bons résultats. Je tiens à appuyer le sous-amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean, dont les termes demandent une réduction importante dans le coût de l'existence pour le consommateur et font entrevoir une perspective raisonnable pour augmenter et élargir le marché du producteur canadien.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Nous avons eu, monsieur l'Orateur, une charmante petite conférence de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) sur l'inconvenance des références du premier ministre aux opinions exprimées par mon honorable ami de Saint-Jean, alors que le Gouvernement précédent était au pouvoir et qui différait des opinions qu'il exprime aujourd'hui. Mon honorable ami d'Edmonton, a dit que nous devrions traiter les questions comme elles se présentent et non en tenant compte des programmes que nos honorables adversaires ont pu défendre il y a quelque temps. Il a dit, pour citer ses propres paroles, que ce que le Gouvernement précédent avait fait dans des circonstances dites analogues, n'avait pas d'importance, et il a insisté pour que toutes les questions de ce genre soient traitées au mérite. Je suis absolument de l'avis de mon honorable ami qu'elles devraient être traitées à leur mérite et je puis l'assurer que c'est ainsi que je traiterai moi-même je l'espère, l'amendement proposé. Mais mon honorable ami oublie que lorsque nos adversaires s'opposent à des mesures que nous présentons, nous avons bien le droit de mettre à l'épreuve leur constance en attirant l'attention sur le fait qu'ils ont exprimé une opinion absolument contraire quand ils étaient au pouvoir il y a comparativement très peu de temps. Nous ne voulons pas refuser de discuter ces questions à leur mérite, mais nous désirons signaler la conduite inconséquente de nos adversaires quand ils nous font de l'opposition. C'est pour cela que mon très honorable ami le premier ministre a signalé la position prise par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) au sujet d'une question dont je parlerai un peu plus tard. Mon honorable ami d'Edmonton a été inconséquent de bien des façons dans sa carrière politique.

Il me semble qu'il était libre-échangiste il y a quelques années.

M. OLIVER: J'ai toujours été protectionniste.

M. WHITE: Il est protectionniste aujourd'hui et il a fait partie d'un gouvernement protectionniste.

M. OLIVER: Je crois qu'il faut protéger le peuple.

M. WHITE: Entendons-nous sur ce que mon honorable ami veut dire, parce qu'on me dit qu'il a été libre-échangiste et qu'il a fait ensuite partie d'un gouvernement protectionniste. Est-ce exact ou non?

M. OLIVER: Ce n'est pas exact.

M. WHITE: Il n'y a pas de doute que l'ex-gouvernement était protectionniste, n'est-ce pas?

M. OLIVER: Je crois qu'il y a un grand doute. Mon honorable ami admettra que l'ex-gouvernement est sorti du pouvoir avec un programme de réduction du tarif.

M. WHITE: Voyons jusqu'à quel point ce que dit mon honorable ami est exact. Il dit que ce n'était pas du tout un gouvernement protectionniste et qu'il a quitté le pouvoir sur une question de libre-échange. Permettez-moi de lire quelques paroles de mon prédécesseur, l'ex-ministre des Finances, dans son discours du budget en 1909. Par hasard, j'ai ces paroles devant moi:

> Ceux qui raffinent le sucre sous toutes ses formes, les raffineurs de l'est et ceux de la côte du Pacifique, importeront leur sucre brut sous l'empire du tarif de préférence, payant seulement les droits préférentiels et le droit sur le sucre anglais raffiné est ajusté en conséquence pour que nos raffineries puissent bénéficier de ce qui est considéré comme un droit modéré de protection.

De sorte que si mon honorable ami l'ignore, il n'y a pourtant aucun doute que l'ex-ministre des Finances croyait en un degré modéré de protection. Je ne suppose pas que quelqu'un ait jamais entendu ici, mon honorable ami protester contre les opinions de l'ex-ministre des Finances sur les questions de tarif. De sorte que c'est pour mettre à l'épreuve la constance de nos honorables adversaires, quand ils se livrent pour s'opposer à nos projets, comme le fait

mon honorable ami que nous rappelons ce qu'ils ont dit en d'autres occasions quand ils siégeaient de ce côté de la Chambre.

Mon honorable ami est aussi devenu un économiste. Subitement il a adopté des opinions économiques qu'il n'avait pas il y a quelques années, ni lui, ni le gouvernement dont il faisait partie. J'ai déjà beaucoup entendu critiquer mes honorables amis quand ils étaient au pouvoir, mais je n'ai jamais entendu dire qu'ils s'étaient particulièrement distingués pour l'économie dont vient de parler mon honorable ami comme étant la chose la plus à désirer dans le programme d'un gouvernement. Il n'osera pas nier qu'ils ont été économes dans la construction du Transcontinental national de Winnipeg à Moncton, qui a coûté environ trois fois plus que les devis primitifs. J'attire simplement l'attention sur ce fait pour mettre à l'épreuve sa constance en faisant allusion à des paroles que lui-même ou d'autres honorables députés ont prononcé autrefois et non pas avec l'idée d'éviter de discuter ces questions au mérite. Mon honorable ami a parlé de la réciprocité. J'ai avec mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) une entente que nous ne discuterions pas cette question de la réciprocité plus que nous ne sommes absolument obligés de le faire.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai pas compris, monsieur l'Orateur, que cette entente existait.

M. WHITE: J'accepte entièrement ce qu'a dit mon honorable ami de Red-Deer en parlant pour lui-même, mais, dans tous les cas, j'ai décidé que je ne discuterai pas cette question plus qu'il n'est nécessaire.

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. WHITE: Parce que, comme je l'ai déjà dit, c'est une affaire autorisée et nous ne devons dire que du bien des trépassés. L'honorable député d'Edmonton dit qu'il ne regrette pas d'avoir défendu la réciprocité. Il nous a répété cela si souvent qu'il me rappelle le mot de Shakespeare "He doth protest too much". Je suis porté à croire qu'il lui arrive quelquefois de regretter son attitude sur la réciprocité, bien que ce soit inconsciemment, naturellement, car je ne suppose pas qu'il veuille tromper la Chambre, quand il dit qu'il ne regrette rien. Une des grandes objections qu'il trouve à cet arrangement, c'est qu'il augmentera le coût de la vie. Voyez l'annexe C, dit-il, et vous constaterez que ce traité rendra la vie plus cher, au Canada. Un des principaux articles mentionné dans cet annexe, concerne les limons frais. Nous accordons aux Antilles un droit de faveur d'au moins 10 p. 100 ad valorem, sur le limon. Je ne vois pas en quoi cette concession augmentera le coût de la vie dans le pays, autrement que dans la confection des "gin rickeys". Les limons sont employés dans la préparation des gin rickeys, mais je ne crois pas que l'honorable député d'Edmonton soit particulièrement intéressé dans les breuvages de fantaisie, et il n'est pas probable que cet article du traité lui rende la vie plus cher.

J'arrive maintenant à l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Quant à celui de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), je dirai simplement que nous sommes tous deux d'accord pour reconnaître qu'il est extrêmement désirable d'obtenir les meilleures communications possibles pour le développement du commerce entre le Canada et les Antilles et, surtout, pour donner son plein effet au traité que nous discutons en ce moment. Ce côté de la question a été discuté à fond cet après-midi, et je ne pourrais rien ajouter à ce qui a été dit par le ministre intérimaire du Commerce (M. Perley) et l'honorable premier ministre. Pour revenir à l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean, je trouve étrange que les honorables membres de l'opposition entretiennent des vues si différentes, sur le caractère et la nature de cette convention. L'honorable député de Carleton (N.-B.) dit que c'est une convention mesquine et il nous reproche de ne pas faire assez de concessions aux colonies des Antilles. De son côté, l'honorable député de Saint-Jean nous reproche de n'avoir pas obtenu de concessions sur un plus grand nombre des articles que nous exportons dans ces colonies. Autrement dit, l'honorable député de Saint-Jean prétend que nous n'obtenons pas suffisamment, et l'honorable député de Carleton (N.-B.) dit que nous ne donnons pas assez. Il est passablement difficile de plaire à tous les membres de la gauche.

L'honorable député de Saint-Jean se place au point de vue purement pratique et commercial. Il est bon de ne pas oublier que cette convention est le résultat de concessions mutuelles et que les deux partis ont fait preuve de beaucoup de bonne volonté, au cours des négociations; l'honorable député de Saint-Jean me permettra de lui rappeler l'attitude et la conduite de mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, sur cette question quand il s'est agi d'accorder aux Antilles le traitement de faveur que nous accordions déjà à l'Angleterre. M. Fielding et le Gouvernement dont il faisait partie ont accordé les avantages du tarif de faveur aux Antilles, sans rien exiger en échange et cette démarche leur a valu des éloges dans toutes les parties de l'empire.

M. OLIVER: Cette concession abaissait le tarif, n'est-ce pas?

M. WHITE: Oui, mais l'honorable député d'Edmonton ne paraît pas avoir saisi mon raisonnement. Cet après-midi, on a

critiqué le traité parce que le Canada n'a pas obtenu un traitement de faveur sur certains articles qui ne sont pas compris dans l'annexe A et à cela je réponds que, pendant plusieurs années, le Gouvernement dont mes honorables amis étaient tous deux des membres distingués, à accordé les avantages du tarif de faveur aux Antilles, sans exiger la moindre concession de leur part. En agissant ainsi, l'ancien gouvernement donnait la preuve qu'il n'était pas disposé à envisager cette question au point de vue exclusivement pratique et commercial, comme le voulait l'honorable député de Saint-Jean, cet après-midi. Nos prédécesseurs se sont montrés disposés à venir en aide aux Antilles et ils se croyaient en quelque sorte dans l'obligation de se montrer généreux, dans un moment où ces colonies traversaient une crise commerciale et industrielle—en 1898 et 1899, je crois.

Le résultat de cette concession fut de créer sur les marchés canadiens une plus grande demande pour les produits des Antilles et plus particulièrement pour le sucre. Le Gouvernement canadien et les colonies anglaises des Antilles n'ont jamais abordé cette question à un point de vue exclusivement pratique et commercial. Les délégués qui se sont réunis en convention à Ottawa, au mois d'avril dernier, n'étaient pas animés d'un esprit de lucre et de gain; tous ces membres d'une même et grande famille, discutèrent amicalement en vue d'arriver à une entente mutuellement avantageuse pour le commerce des deux pays et propre à affermir l'unité et la solidarité de l'empire. Il me fait plaisir d'attester que je n'ai jamais rencontré un groupe d'hommes plus symbathiques et plus charmants que les représentants des colonies anglaises des Antilles. Il n'est pas possible d'imaginer des entretiens plus courtois et plus agréables que nos délibérations, et tout le monde s'est retiré en se disant entièrement satisfait. La seule note discordante que j'aie entendue, nous est venue de quelques députés de l'opposition, cet après-midi et la première fois que ce bill est venu en discussion.

L'honorable député de Saint-Jean demande ce que nous avons accordé aux colonies des Antilles qu'elles n'avaient pas auparavant, puisqu'elles jouissaient des avantages du tarif de faveur que nous accordons à l'Angleterre. Malgré tout mon respect et ma déférence pour mon honorable ami, je crois qu'il n'a pas étudié cette question avec tout le soin qu'il aurait pu y apporter. Je ne lui en fait pas un reproche, mais s'il avait fait une étude sérieuse de la question il aurait lu le compte rendu des délibérations de la commission impériale ainsi que de celles de la convention tenue ici, et il se serait renseigné au sujet du tarif canadien sur le sucre. C'est ce qu'il n'a pas fait, comme j'espère le démontrer clairement avant de reprendre mon siège. S'il avait consulté l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) sur cette question, il aurait été plus en état de la discuter; je crois même que s'il avait consulté son collègue d'Halifax, il se serait abstenu de présenter son amendement.

Mon prédécesseur, M. Fielding, dans des circonstances que j'expliquerai plus au long dans quelques instants, a accordé aux rafineurs du Canada un droit différentiel de 20 p. 100 sur tout le sucre brut de provenance étrangère. Mon honorable ami observera que l'arrangement que nous discutons en ce moment met fin à ce privilège; en d'autres termes, les Antilles obtiennent un privilège exclusif sur le marché canadien pour leur sucre brut, qui est le plus important produit de ces colonies. Les neuf dixièmes des importations indiennes des Antilles consistent en sucre et ce que les Antilles désiraient surtout obtenir, était un traitement de faveur exclusif sur le marché canadien, à l'exclusion du sucre brut de tous les autres pays, en dehors de l'empire britannique.

M. OLIVER: Cela veut-il dire qu'en plus des articles mentionnés dans l'annexe C ce traité aura encore pour effet d'augmenter le prix du sucre au Canada?

M. WHITE: Il faudrait entrer dans une longue discussion pour mettre mon honorable ami au courant de toutes les complications du tarif sur le sucre et je demande humblement la permission de ne pas entreprendre cette tâche ce soir. Si l'honorable député veut examiner les dispositions du bill—l'article 3 je crois—il y verra certaines questions sur lesquelles je reviendrai dans un instant, car je n'ai pas du tout l'intention de me dérober.

Comme je le faisais observer à l'honorable député de Saint-Jean, le but des Antilles était d'obtenir, sur le marché canadien, un traitement de faveur pour le sucre brut à l'exclusion du sucre brut de provenance étrangère et, pour arriver à ce résultat, il a fallu modifier le tarif de manière à enlever aux rafineurs canadiens le privilège de 20 p. 100 qu'ils avaient sur le sucre brut de tous pays. De plus, les rafineurs canadiens du sucre de betterave jouissent d'un privilège qui doit prendre fin à l'expiration de l'année prochaine. Nous nous sommes engagés, par le traité, à ne pas renouveler ce privilège, de sorte que la nouvelle convention donne aux Antilles des avantages considérables qu'elles n'avaient pas avant la négociation du traité. L'honorable député de Saint-Jean et l'honorable député d'Edmonton ont tous deux parlé du droit différentiel de 20 p. 100. Mais je ferai remarquer. . .

M. PUGSLEY: Avant que le ministre aborde une autre question, peut-il me dire

s'il croirait avantageux d'admettre le sucre en franchise et si cela serait possible, dans les conditions qu'il vient d'expliquer?

M. WHITE: Avant de terminer, j'espère démontrer à mon honorable ami que son amendement écarte toute possibilité d'admettre le sucre en franchise.

M. PUGSLEY: Je serai bien aise d'entendre mon honorable ami faire cette démonstration.

M. WHITE: Je n'y manquerai pas. Je me propose de discuter la question à fond; je l'ai ici dans mes notes et j'établierai clairement que l'admission du sucre en franchise est incompatible avec l'amendement de mon honorable ami. Permettez-moi maintenant de signaler aux honorables députés de Saint-Jean et d'Edmonton l'article 3 du bill qui est ainsi conçu:

Dès que ledit traité sera entré en vigueur, selon ses termes et dispositions, et tant qu'il demeurera en vigueur, il devra être prélevé, perçu et payé des droits de douanes sur tous les articles énumérés à l'annexe B dudit traité et étant "des produits ou objets manufacturés" dans l'une des colonies qui sont parties au traité, lesquels articles sont importés "directement" au Canada d'un pays britannique quelconque ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada, s'ils sont importés comme susdits:

(a) au taux des quatre cinquièmes des droits de douane, s'il en est, imposés sur des articles semblables, lorqu'ils sont importés d'un pays étranger; ou

(b) aux divers taux de douane, s'il en est, mis en regard de chaque article respectivement, ou imposés sur les articles qui ne sont pas énumérés dans la colonne du tarif de préférence britannique de l'annexe A du "tarif des douanes de 1907", ou dans toute modification dudit tarif, pourvu que ce soit le taux le plus bas.

Nous ne privons pas les Antilles anglaises des avantages du tarif préférentiel britannique, s'il arrive que ce dernier soit moins élevé, ainsi qu'il le sera dans le cas de presque tous les articles qui ne figurent pas à la liste des marchandises admises en franchise. S'il en est ainsi, nous en arrivons à cet avantage accordé aux Antilles anglaises—d'abord, cette disposition se rapportant à l'octroi d'un marché exclusif, avec la préférence contre tout le sucre brut produit ailleurs, implique l'abolition du droit de 20 p. 100 qui favorise les raffineurs. Puis, sous l'annexe C, afin de régler le cas surtout de l'importante colonie de la Trinidad, nous avons stipulé que "la fève du cacao, non rôtie, pilée ou moulue", qui se trouve maintenant à la liste des articles admis en franchise, sera encore admise en franchise, si elle provient des Antilles anglaises, mais qu'en tant que les pays étrangers se trouvent concernés, il y aura un droit de pas moins de 75 p. 100 par cent livres.

M. PUGSLEY: Fabrique-t-on des pastilles de gin de ce produit?

M. WHITE: Si je comprends bien, on ne tire pas cet article du cacao. Mon honorable ami peut avoir cette liqueur dans sa bibliothèque particulière, mais je n'ai jamais entendu prononcer ce nom-là.

M. PUGSLEY: J'ai posé cette question, parce que, faisant allusion aux observations de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), l'honorable ministre a dit que les seuls articles dont les prix avaient contribué à augmenter le coût de la vie, étaient ceux dont provenaient ces pastilles; mais maintenant on relève une augmentation dans le cas des fèves de cacao.

M. WHITE: Je crains que mon honorable ami n'ait pas voulu comprendre.

M. OLIVER: Je tiens à appuyer l'honorable député de Saint-Jean, à ce sujet; j'ai compris exactement ce qu'il a compris lui-même.

M. WHITE: Je n'ai jamais vu mon honorable ami manquer l'occasion d'approuver tout ce qui venait du côté de la Chambre où il se trouve. J'ai mentionné qu'il y avait trois articles, dont l'un était la chaux et dont un autre était la fève de cacao, non rôtie, ni broyée, ni moulue, et que ces articles se trouvaient à la liste des marchandises admises en franchise et qu'il en serait ainsi en tant que les Antilles anglaises se trouveraient concernées. Ces dernières prétendent pouvoir produire toute la fève de cacao que le Canada peut consommer, mais il ne serait pas juste de laisser la question à ce point, parceque nos fabriquants qui emploient la fève de cacao naturelle ont besoin de différentes teintes, et la fève de cacao des Antilles anglaises étant d'une couleur foncée, nos fabriquants doivent employer des teintes qui la rendent moins sombre; dans le cas de la fève de cacao exportée d'autres pays, il y aura un droit d'au moins soixante-quinze cents par cent livres.

Trinidad n'aurait pas été partie à cette entente, si cette concession n'avait pas été faite; c'étaient-là les instructions données à son représentant, et Trinidad est une des plus importantes colonies des Antilles anglaises. Nous avons ensuite le "jus de limon, brut et concentré, non raffiné" qui provient surtout de Monserrat; il y aura un droit d'au moins cinq cents par gallon sur tous les produits similaires exportés d'autres pays.

Que pensent maintenant les honorables membres de la Chambre de l'allégation que, par cette inoffensive et petite annexe C dont les honorables membres de la gauche ont fait si grand cas, nous avons augmenté le coût de la vie au Canada? Dans la modification qu'il a soumise, mon hono-

rable ami admet qu'il n'est aucunement nécessaire de valider cette convention. Le projet de loi soumis sà la Chambre a pour but de mettre en vigueur le traité conclu par la convention d'avril 1912.

Mon honorable ami a dit, cet après-midi, qu'il désirait simplement insérer à ce projet de loi ce qui constituerait une offre permanente aux colonies des Antilles anglaises, de façon à ce que, si elles nous accordaient une préférence de 50 p. 100 sur les articles énumérés à l'annexe A—articles à l'endroit desquels le Canada a joui d'une préférence de 20 p. 100 dans les colonies des Antilles anglaises—les articles menteionnés à l'annexe B seraient admis en franchise au Canada. Je suis certain que mon honorable ami a cru accomplir un acte des plus louables, en agissant ainsi; il l'a fait en cette façon bon enfant qui le caractérise et il a dit: Oh! que ces colonies nous accorde une préférence de 50 p. 100 et nous admettrons tous ces articles en franchise. Cela sonne très bien; la seule difficulté à ce propos, c'est que cela est irrévocable. Et, d'abord, s'il est un fait surabondamment démontré par les témoignages apportés devant la commission impériale, par les décisions de cette dernière et par le témoignage des représentants de ces colonies à la convention d'Ottawa, c'est bien que la population de ces colonies ne peut accorder plus que la moyenne préférentielle de 20 p. 100 déjà stipulée à la convention. De sorte que, quand mon honorable ami dit: Attendez que ces ces colonies nous accordent une préférence de 50 p. 100, avant d'admettre en franchise les articles mentionnés à cette annexe, il doit savoir, s'il a lu toutes les procédures, que cela signifie jamais, car ces colonies ne seront jamais en état de nous accorder une préférence de 50 p. 100.

Je voudrais lire un extrait de la partie VII du rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir de la nature des relations commercialees entre le Canada et les Antilles anglaises.

Apparemment, l'honorable député d'Edmonton ignore que le gouvernement dont il fut un des membres a été partie au rapport de la commission impériale qui a servi de base à cette entente et que (à l'exception des articles ajoutés aux annexes A et B et insérés à l'annexe C, cette convention identique a été recommandée par la commission impériale dont le rapport porte entre autres signatures celles de ses collègues, l'honorable W. S. Fielding et l'honorable William Paterson. Mon honorable ami devrait savoir — s'il ne le sait déjà—que la commission a poursuivi des enquêtes étendues au Canada et aux Antilles anglaises dans le but de se renseigner parfaitement sur la situation.

M. WHITE (Leeds).

M. OLIVER: La recommandation faite par MM. Fielding et Paterson comprend-elle cett préférnce relative au sucre?

M. WHITE: C'est précisément le point. Mon honorable ami n'a pas lu la disposition tarifaire se rapportant au sucre; c'est la partie la plus compliquée du tarif et je ne le blâme pas de ne pas l'avoir lue; mais s'il avait fait cette lecture et s'il avait lu le rapport de la commission impériale, il aurait compris que la question du sucre était bien celle qui se rattachait à cette convention. Au nombre des membres de la commission impériale se trouvaient l'honorable M. Fielding et l'honorable M. Paterson; l'entente maintenant soumise à l'étude de la Chambre—si on y comprend les articles énumérés aux annexes A et B—était recommandée dans le rapport de la commission impériale.

M. OLIVER: Les recommandations de MM. Fielding et Paterson comprenaient-elles ces réajustements dans le tarif canadien au sujet du sucre?

M. WHITE: Elles étaient à l'effet qu'on accordât une préférence de quinze cents pour le sucre, et cela pour une raison que j'indiquerai plus tard.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre fait erreur sur ce point, car ils n'ont pas recommandé cette préférence de quinze cents.

M. WHITE: Mon honorable ami d'Halifax n'ignore certainement pas qu'on a prétendu qu'il existait une coalition de planteurs de ces colonies. Le prétexte avancé établit que ces industriels accaparaient la plus grande partie, sinon la totalité, de cette préférence de 30 p. 100 existant entre la moyenne arrêtée dans le cas de la préférence britannique et la moyenne dans le cas des pays étrangers sur le sucre brut, et si mon honorable ami veut relire les procédures de la commission, il constatera que ceux qui composaient cette dernière en sont venus à la conclusion qu'ils ne seraient pas en état d'accepter cet avantage qui pourrait avoir un effet sérieux, en tant que les raffineurs se trouvent concernés, si, au lieu de cette préférence de 31 cents, on en accordait une de 15 cents.

M. MACLEAN (Halifax): La différence est presque nulle. Je croyais que la première copie du projet de loi mentionnait une préférence représentant 20 cents par 100 livres.

M. WHITE: C'était à peu près la moitié de 31 cents par 100 livres et, ainsi que l'honorable député le sait, bien que, peut-être, d'autres honorables membres de la droite ignorent ce détail.

Occupons-nous de la question soulevée par mon honorable ami de Saint-Jean, qui consiste à accorder aux Antilles anglaises une préférence de 50 p. 100. La population de ces colonies est pauvre. Elle devra acquitter un supplément d'impôt sur les denrées alimentaires, afin de remédier à la perte de son revenu due à cette préférence de 20 p. 100 qu'elle va nous accorder. Cependant, mon honorable ami de Saint-Jean déplore la pauvreté de ces populations et dit que nous n'avons pas agi avec justice et équitté en concluant cette entente avec elles—que mon honorable ami de Carleton qualifie de marché de ladre—et il ajoute: Accordons-leur 50 p. 100.

Ces gens pourraient répondre: Nous n'avons à vous remercier d'aucune faveur; cela nous est absolument impossible.

Je me propose de lire la partie VII du rapport de la commission royale, paragraphe 109.

M. OLIVER: Est-ce parce qu'ils sont pauvres que les habitants des colonies ne peuvent diminuer les impôts?

M. WHITE: J'ai déjà répondu, plusieurs fois, à mon honorable ami. Malgré tout le respect que je lui dois, j'ai l'intention de faire mon discours en la manière qui me convient toujours. (Lisant):

Tel que dit ailleurs, on pourrait établir la préférence, soit en diminuant les droits sur les exportations du Canada et des Etats-Unis, soit en adoptant les taux en vigueur présentement dans le cas de ces produits similaires, et même en augmentant ces droits sur les articles de production étrangère, soit encore au moyen d'une combinaison de ces mesures. On nous a soumis une proposition à l'effet d'abaisser de 10 pour cent, en faveur du Canada et du Royaume-Uni, les droits existants et de les augmenter dans la même proportion, dans le cas des pays étrangers. Nous avons cru que cela méritait notre étude sérieuse, bien que nos finances ne nous permissent pas d'opérer immédiatement cette réduction de tous ces 20 pour cent sur les marchandises canadiennes et britanniques. Nous avons soumis l'idée à un grand nombre d'hommes influents et nous avons constaté qu'elle était reçue avec beaucoup de faveur. S'il était entendu qu'il faudrait, dans tous les cas, établir une préférence, au moyen d'une augmentation des droits présentement en vigueur, il serait certain que plusieurs condamneraient ce mouvement. On doit se rappeler que la masse de la population des colonies des Antilles anglaises est pauvre et qu'elle ne peut, par conséquent, supporter un fardeau d'impôt trop onéreux. Les sources de leurs revenus publics étant limités, une grande partie de ce revenu doit être prélevée au moyen de droits sur les produits alimentaires importés. Une augmentation des droits sur ces articles serait naturellement mal vue de la population.

Non seulement ce fut la note dominante des procédures de la commission royale et des témoignages apportés devant cette commission, mais ce fut encore celle qu'on entendit à la convention tenue ici. A maintes reprises différentes, on nous a fait observer que la population des Antilles anglaises ne pourrait accorder plus que la moyenne préférentielele de 20 p. 100 au Canada. Si mon honorable ami de Saint-Jean avait lu les témoignages cités devant la commission et s'il avait scruté attentivement les procédures de la convention, il aurait compris qu'il est inutile de laisser entendre que les colonies des Antilles anglaises vont nous accorder une préférence de 50 p. 100.

M. PUGSLEY: A-t-on offert à ces colonies de laisser entrer en franchise au Canada les articles mentionnés à l'annexe B?

M. WHITE: Cette offre ne leur a pas été faite, parce que nous sommes des hommes de raisonnement et que nous connaissons parfaitement les témoignages apportés devant la commission impériale.

Mon honorable ami veut-il dire en retour du tarif de faveur de 50 p. 100?

M. PUGSLEY: A-t-on incité les délégués a poursuivre les négociations en leur donnant à entendre que les produits des Antilles seraient admis en franchise au Canada.

M. WHITE: Non, certes, et mon honorable ami s'en convaincra dans un instant. Au cours des négociations, M. Chandler a mainte fois répété que les Antilles tirent une partie très considérable de leur revenu des droits qu'elles prélèvent sur le poisson, le bois, le savon, et la chaussure. On a aussi fait observer qu'une réduction d'un cinquième des droits compromettait fort sérieusement leur revenu; d'où l'on peut conclure qu'on ne saurait amener les colonies anglaises des Antilles à réduire leurs droits de douane de moitié ou à établir un régime de faveur comportant une réduction de plus du cinquième des droits, puisque, de l'aveu de la commission impériale nommée pour s'enquérir de la question, réduire leurs droits d'un cinquième, ce serait, de la part des Antilles anglaises, accorder un régime de faveur suffisant.

Je le répète, le sucre représente les neuf dixièmes de ce que les Antilles anglaises exportent au Canada. A ces colonies il est assez indifférent que leur sucre brut soit admis en franchise en notre pays; elles tiennent plutôt à un tarif de faveur. Autrement dit, peu leur importe que leur sucre brut soit admis en franchise ou frappé d'un droit, pourvu qu'il bénéficie d'un régime de faveur. C'est un point que l'honorable député de Saint-Jean a complètement perdu de vue. Pourvu que le Canada prenne leur sucre et leur accorde un traitement de faveur, il leur est indifférent que les droits soient élevés ou non. Elles tiennent à un régime de faveur, et c'est ce que leur accorde la convention.

Il y a quelques temps, mon honorable ami me demandait si la ratification de ce traité ne déterminera pas une hausse des sucres. Il n'en sera rien. Nous restons libres de remanier notre tarif, n'étant tenus que de faire bénéficier les Antilles de cette réduction d'un cinquième que comporte le tarif de faveur. Examinons la question au point de vue canadien. Pour bien mettre en lumière l'objection qui rend l'amendement tout à fait inacceptable, j'appellerai l'attention sur ce qui est survenu à la suite de l'abaissement en faveur de l'Angleterre du droit sur le sucre brut.

Au cours de l'exposé budgétaire qu'il faisait en 1909, mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, faisait observer qu'une coalition de planteurs accaparait les avantages résultant du droit de 31 cents prélevé sur le sucre brut sous le régime du tarif de faveur.

Cette réduction de droit fut donc préjudiciable aux raffineurs canadiens, puisque le droit sur le sucre raffiné avait été fixé en tenant compte de la préférence accordée à l'égard du sucre brut. Aussi cette année-là mon prédécesseur modifia-t-il le tarif de façon à ce que les raffineurs du Canada puissent importer le sucre de provenance étrangère à la faveur de la préférence accordée à l'Angleterre, afin de faire face à la situation créée par la coalition des planteurs.

La commission impériale que je mentionnais tantôt et dont les honorables MM. Fielding et Paterson faisaient partie, se livra à une étude approfondie de la question, et le rapport qu'elle fit établit de façon irréfutable que les planteurs s'étaient coalisés, qu'ils accaparaient à certains égards la totalité, et à d'autres une grande partie des avantages résultant de la préférence. Ce rapport conclut en réalité à l'exclusion des Antilles du régime de faveur établi à l'égard du sucre brut, afin de soustraire les raffineurs du Canada aux funestes effets du trust des planteurs. Ceux qui aimeraient à examiner ce point trouveront dans les dépositions recueillies par la commission et dans le rapport de cette dernière la preuve la plus évidente de l'existence de ce trust-là. Suivant M. Parker, on faisait bien d'accaparer la préférence, disant que celle-ci devait servir à favoriser les planteurs des Antilles et non les raffineurs ni la population du Canada. Qu'est-il résulté de cette coalition? Voici le point que mon honorable ami de Saint-Jean devrait examiner en le rattachant à son amendement.

L'ex-ministre des Finances (M. Fielding) faisait observer que le droit sur le sucre raffiné avait été fixé en tenant compte de la préférence accordée à l'égard du sucre brut dont se servent les raffineurs d'Halifax et de Montréal. Mon honorable ami, si je ne me trompe, compte voir s'établir une raffinerie de sucre à Saint-Jean; or, je veux lui démontrer à quel point son amendement serait susceptible de compromettre l'entreprise, sinon d'en empêcher la réalisation. Ne perdons pas de vue qu'il s'agit ici d'une convention tendant à permettre aux Antilles d'exporter leur sucre brut au Canada à la faveur d'une préférence; c'est-à-dire que, aux termes de cette convention, il doit être établi un droit à l'égard de tous les sucres bruts de provenance étrangère qui s'importeront au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): La préférence ne sera pas de 20 p. 100.

M. WHITE: Oui.

M. MACLEAN: De quinze cents par 100 livres.

M. WHITE: Je dis 20 p. 100.

M. MACLEAN: Je ne comprends pas.

M. WHITE: L'honorable député verra que la préférence est de 20 p. 100 et non de moins de quinze cents.

M. MACLEAN: Ce n'est pas ce que j'avais compris.

M. WHITE: Voilà l'inconvénient; l'honorable député n'a pas lu la convention. Bien que mieux renseigné que les autres, il semble n'avoir pas même parcouru le texte du traité. Il s'agit ici d'une question purement technique.

A l'avenir, les raffineurs canadiens devront importer leur sucre brut sous le régime d'un tarif de faveur. Il est établi de façon indiscutable qu'à certaines époques de l'année, les planteurs des Antilles accaparent une part considérable sinon la totalité des avantages résultant de la préférence. Les raffineurs du Canada font concurrence à ceux de Greenock, pour lesquels il n'existe pas de tarif de faveur.

En rédigeant son amendement, le député de Saint-Jean a perdu de vue que par le mot "sucre" on entend le sucre brut ainsi que le raffiné. Il propose que le sucre provenant des Antilles anglaises soit admis en franchise, sachant que le Royaume-Uni doit être admis à bénéficier de tous les avantages que nous pourrions conférer à ces colonies. C'est là un usage contre lequel l'honorable député ne songe sans doute même pas à s'élever. Par conséquent, le Royaume-Uni doit jouir des avantages que nous accordons aux Antilles.

M. PUGSLEY: Je n'en vois pas la nécessité.

M. WHITE: L'honorable député prétend-il que nous ne sommes pas tenus de faire bénéficier le Royaume-Uni de toute préférence accordée à quelque autre nation ou colonie?

M. PUGSLEY: Je dis qu'il est absolument loisible au Parlement, s'il le juge à propos, de faire avec d'autres colonies des conventions aux termes desquelles leur sucre brut bénéficierait d'un tarif de faveur. Il ne s'importe pas de sucre brut de la Grande-Bretagne. Nous sommes donc parfaitement libres d'arrêter à l'égard de ce produit des dispositions qui ne seraient pas applicables à la Grande-Bretagne.

M. WHITE: L'honorable député sait-il quelque précédent à cela?

M. PUGSLEY: Je n'y vois aucun inconvénient.

M. WHITE: Il est dit dans le rapport de la commission impériale:

Il est essentiel à la politique du gouvernement de Sa Majesté, cela va sans dire, que toute concession faite à l'égard d'articles importés du Dominion s'étendent aux produits similaires du Royaume-Uni. Nous constatons avec plaisir que ce principe est à peu près généralement admis aux Antilles, et il n'est guère besoin d'ajouter qu'il ne fut jamais contesté dans le Dominion.

Puisque l'honorable député veut faire de la critique au point de vue du droit, prenons le bill—son amendement s'y rattache —on y trouvera cette disposition:

Les avantages ou concessions que confère la présente loi aux colonies qui sont parties audit traité s'étendent au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques, qui peuvent être admises au traité par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada", tant que les colonies qui sont parties au traité continueront d'avoir droits auxdits avantages et concessions.

Je ne sache pas que le Parlement ait jamais exclu le Royaume-Uni des avantages par lui conférés à quelque autre nation ou colonie.

M. PUGSLEY: Le ministre souffrira-t-il que je lui fasse encore une question? Par le mot "sucre", dit-il, on entend le sucre raffiné aussi bien que le brut. Admettons que cela soit; mon honorable ami pourrait aisément faire une modification. Si la préférence n'embrassait que le sucre brut et qu'elle fût applicable au Royaume-Uni, elle n'aurait point d'effet, puisque le Royaume-Uni ne produit pas de sucre brut.

M. WHITE: Voilà un aveu bien tardif. L'honorable député commence à s'apercevoir que son amendement aurait pour effet d'obliger les raffineurs canadiens à acheter le sucre brut à un prix plus élevé que celui qu'en paieraient les raffineurs anglais, parce que le trust des planteurs antillais ne saurait leur être préjudiciable.

Les raffineurs de Greenock ne ressentiraient par les effets de la coalition qui déterminerait la hausse du sucre brut au Canada, et cependant, leur sucre raffiné serait admis en franchise. L'ronorable député a donc déposé un amendement propre à empêcher l'établissement d'une raffinerie de sucre à Saint-Jean et à causer la ruine des raffineries en général.

M. PUGSLEY: Les gens pourraient acheter le sucre à meilleur marché.

M. WHITE: L'honorable député est animé de bonnes intentions, mais je doute qu'il ait étudié cette question tarifaire.

M. PUGSLEY: Nous tenons à avoir le sucre à meilleur marché.

M. WHITE: Il veut que le sucre se vendre moins cher. Le contenter est chose impossible. Il trouve matière à critiquer parce que mon exposé annuel de la situation financière accusera une abondante recette, et cependant, il serait le premier à nous jeter la pierre si nous avions un déficit à annoncer. La bonne gestion des affaires du pays par les soins de la droite a. . . .

M. GRAHAM: Vous n'allez pas vous mettre à faire votre exposé budgétaire?

M. WHITE: Je puis seulement compter sur le bon sens du représentant de Renfrew-sud. Mais l'administration des affaires publiques avec habileté, économie et prudence—ce sont là les termes consacrés—a donné des résultats. Je ne vois pas pourquoi nous ne tirerions pas tout le parti possible du fait que nous avons un revenu abondant et un gros excédent. Le représentant de Carleton a proposé un amendement, mais après les déclarations du ministre intérimaire du Commerce, complétées par le premier ministre, il ne semble inopportun et utile d'ajouter cet amendement. Car, en somme, ce bill n'a pour objet que de ratifier et de mettre en vigueur une convention. Pourquoi croirions-nous devoir nous engager au sujet de l'avenir? Nous sommes libres de faire ces choses en tout temps. Les propositions qui ont été faites n'ont pas été examinées par les autres parties contractantes, elles ne leur ont pas été soumises et elle n'ont pas été acceptées par elles; autrement dit, elles sont entièrement ex parte. Ce qu'on propose d'ajouter serait ajouté par le Parlement du Canada.

Je prétends qu'il est inopportun d'ajouter aux dispositions de cette loi de ratification une offre qui, ainsi que je l'ai démontré dans le cas de l'amendement du député de Saint-Jean, ne serait pas acceptable pour les habitants des Antilles. Tous l'après-midi, nous avons discuté des questions qui ne sont pas de mise. Je ne voudrais pas dire que nous avons gaspillé le temps de la Chambre, car j'imagine que toute discussion semblable répand de la lumière; mais, ainsi que l'ont fait observer le ministre intérimaire du Commerce et le premier ministre, nous n'avons pas l'intention de faire, relativement au service

des steamers, ce que mon honorable ami désire éviter. L'amendement du député de Saint-Jean, bien qu'il plaise de prime abord et semble pouvoir être accepté, est en réalité inacceptable pour les colonies des Antilles anglaises, même si nous étions disposés à l'adopter. Il me semble donc inutile de greffer sur la loi qu'il faut adopter pour ratifier cette simple convention commerciale des dispositions des offres que n'accepteraient probablement pas les autres parties contractantes. Indépendamment de cela, je soumets qu'il est inopportun de nous imposer des entraves à l'avance.

Le représentant de Saint-Jean a parlé de la chèreté de la vie. Personne n'ignore que la vie coûte très chère, mais le prix n'en a pas sensiblement augmenté depuis un an environ, et je suis porté à croire que la situation est meilleure qu'il y a douze ou treize mois. Le député d'Edmonton a mentionné ce qui s'est fait lorsque son parti était au pouvoir.

Je lui rappellerai qu'il n'y a pas bien longtemps—dix-huit mois seulement—que son parti était au pouvoir. Le chef de l'opposition a parlé du zèle déployé cet après-midi par le représentant de Saint-Jean dans son désir apparent de n'appliquer la préférence anglaise qu'aux articles qui arriveraient sans transbordement sur le littoral du Canada ou dans les ports du fleuve. Ainsi qu'il l'a fait observer, le représentant de Saint-Jean a été pendant plusieurs années membre du ministère, et je trouve ceci dans le tarif douanier de 1907:

Article 5. A et dès la date qui doit être fixée par le Gouverneur en conseil...

M. PUGSLEY: C'était avant que je fasse partie du ministère.

M. WHITE: Mais cet article est demeuré en vigueur pendant que mon honorable ami faisait partie du ministère et je ne l'ai jamais entendu élever la voix pour reprocher au Gouvernement de ne pas appliquer cette disposition. Je la lirai à l'honorable député:

A et dès la date qui doit être fixée par le Gouverneur en conseil dans une proclamation à être publiée dans la "Gazette du Canada", le tarif de préférence britannique ne s'appliquera qu'aux produits apportés au Canada sur navire par voie directe dans un port de mer canadien.

C'est la loi douanière de 1907, et elle a toujours été en vigueur depuis, de sorte que l'ancien gouvernement aurait pu, par proclamation, ne faire bénificier du tarif de préférence britannique que les articles apportés au Canada sur navire par voie directe dans un port maritime ou fluvial. Cependant, mon honorable ami s'est tenu coi durant tout ce temps-là. Entend-il dire qu'il ne savait pas que cette disposition se trouvait dans le tarif? J'hésite à rappeler à mon hnoorable ami la célèbre fable de Rip Van Winkle, qui a dormi si longtemps que lorsqu'il s'est réveillé, il a trouvé que les choses étaient bien changées. L'honorable député a sommeillé pendant tout le temps qu'il a fait partie de l'ancien ministère, du moins, il n'a pas eu conscience de l'article 5 du tarif de 1907, et lorsqu'il sort de son sommeil, il gronde le Gouvernement parce qu'il n'a pas aussitôt appliqué cette disposition. Pourquoi mon honorable ami s'est-il tenu coi pendant toutes ces années-là et pourquoi n'a-t-il proclamé dans la "Gazette du Canada", comme l'exigeait cet article, que le tarif de préférence britannique ne s'appliquerait qu'aux articles apportés au Canada sur navires par voie directe dans des ports de mer canadiens? J'appellerai son attention sur quelques-unes des discussions qui ont eu lieu en cette enceinte il y a quelques années; je crois que le chef de l'opposition a exprimé l'avis qu'il était inopportun d'appliquer cette disposition.

Il a dit que le Grand-Tronc-Pacifique n'était pas achevé, que le pays voulait jouir des avantages du parachèvement de cette voie transcontinentale et il s'est opposé à ce moment-là à l'application de cet article par la publication de la proclamation dont j'ai parlé. Le représentant de Saint-Jean ne saurait le nier. Le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas encore achevé et l'opposition siégeait du côté de la droite, je n'ai aucun doute qu'il combattrait l'idée de l'honorable député. Lorsque celui-ci blâme le Gouvernement actuel, je l'invite à se rappeler l'attitude prise par des députés, au nombre desquels il se trouvait, lorsqu'ils occupaient les sièges de la droite, et à lire les raisons qui ont alors été invoquées pour ou contre son projet.

M. PUGSLEY: Je veux bien que l'honorable ministre parle de mon attitude au sujet du projet de n'appliquer la préférence qu'aux articles apportés par voie directe dans un port canadien.

Ainsi qu'il le sait, les membres d'un ministère peuvent entretenir des opinions différentes sur des questions qui ne sont pas considérées comme essentielles. Il y a plusieurs années, a été adoptée, d'une commune voix, si je ne me trompe, une résolution à l'effet de restreindre la préférence britannique aux marchandises apportées directement dans un port canadien. J'ai appuyé ce projet à la tribune populaire et à l'occasion je l'ai recommandé à mes collègues. J'ai été bien aise d'entendre le premier ministre déclarer au Parlement que le Gouverneur en conseil, à une date qui concorderait avec le parachèvement du Grand-Tronc-Pacifique, restreindrait la préférence britannique aux articles apportés par voie directe dans les ports canadiens.

J'entretiens aujourd'hui la même opinion que j'exprimais en public il y a environ quinze ans.

M. WHITE: Je suis bien aise de recevoir cette explication de mon honorable ami et je l'accepte, il va sans dire. Elle veut dire, en substance, qu'il différait d'opinion avec le chef de l'opposition, qui était alors premier ministre, du moins, quant au temps où cette disposition devait être appliquée par proclamation. Je ne suis pas certain que le chef de l'opposition soit allé aussi loin que le dit mon honorable ami, quant au projet de faire concorder la proclamation avec le parachèvement du Grand-Tronc-Pacifique; je conseillerais à l'honorable député de relire attentivement le discours qu'a prononcé dans cette circonstance celui qui était alors premier ministre.

L'article 5 de la convention stipule que:

A et après la date qui sera désignée dans une proclamation qui doit être publiée, à l'époque que le Gouverneur en conseil jugera propice, dans la "Gazette du Canada", les articles énumérés dans l'annexe dudit traité n'auront droit qu'aux avantages ou concessions qu'accorde la présente loi, lorsque ces articles sont transportés directement par navires, sans transbordement, à un port de mer ou fluvial en Canada et venant de l'une des colonies respectives, partie audit traité, ou de l'une des autres colonies pendant qu'elle a droit aux avantages ou concessions qu'accordent les dispositions de la présente loi.

2. Avant que la discrétion que confère le paragraphe précédent au Gouverneur en conseil n'ait été exercée, des mesures devront être prises pour contrôler effectivement les taux de fret dans tous les contrats de subvention maritime dans lesquelles le Canada est partie contractante, et sous l'autorité desquelles les navires font le service entre des ports du Canada et des ports des colonies, qui ont droit aux avantages ou concessions qu'accorde la présente loi.

Les représentants des colonies des Antilles ont exigé cela. Le Dr Chandler, l'interprète des représentants des colonies des Antilles, a fait observer que, s'il n'était pas stipulé qu'une proclamation ne serait pas publiée avant que les taux de fret ne fussent effectivement contrôlés, les colonies des Antilles seraient privées de la plupart des avantages de cette préférence par les compagnies de navigation de Boston et les compagnies du chemin de fer du Canada. Elles voulaient obtenir l'assurance que les taux de fret seraient contrôlés assez effectivement pour qu'elles ne fussent pas privées des avantages de la préférence qui les avait portées à négocier cette convention.

M. CARVELL: Le ministre des Finances s'efforce depuis plus d'une heure à prouver à la Chambre qu'il serait impossible d'accepter l'amendement proposé par le député de Saint-Jean. Je suis de ceux qui, dans les rangs de l'opposition combattent les idées du représentant d'Halifax, et je dois dire qu'à mes yeux le ministre des Finances n'a réussi qu'à embrouiller la question. Elle peut paraître plus claire à celui qui possède les facultés intellectuelles et les connaissances du commerce des Antilles dont est doué le député d'Halifax, mais je sais que j'interprète les sentiments de tous les autres députés de la gauche.

Je ne suivrai pas le fil des observations de mon honorable ami concernant le problème du transport, car j'ai déjà discuté cette question et je sais que le règlement m'interdit de la traiter de nouveau. Si j'ai saisi le raisonnement de l'honorable député, il a prétendu qu'il ne peut pas approuver l'amendement, car le bill resterait en plan et ne pourrait être adopté, advenant l'adoption de l'amendement.

S'il doit empêcher le Parlement et le public de modifier le tarif de manière a diminuer le coût de la vie, le plus tôt nous le saurons, le mieux ce sera. Vu les maigres avantages que nous retirerons de cette convention léonine, le sujet ne mérite guère d'être discuté. Le ministre des Finances a été en travail pendant un an et il a enfanté une souris.

Il veut avoir la réciprocité avec les Antilles anglaises dont le commerce total, avec nous, importations et exportations, s'élève à peu près à $13,000,000 tandis que notre commerce avec le reste du monde s'élève à un billion de dollars. Il ne veut pas que nous fassions quoi que soit pour diminuer le coût de la vie. Mais, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que personne au Canada perde beaucoup de sommeil, ou même le sou qu'on donne à un mendiant, si cet amendement n'était pas adopté, notre commerce avec les Antilles étant si petit comparé à celui que nous faisons avec le reste du monde. La convention du Gouvernement avec les Antilles ne vaut pas le temps que nous avons pris à la discuter dans cette Chambre, mais comme c'est tout ce qu'il nous offre après dix-huit mois de pouvoir, l'opposition a cru devoir la discuter un peu longuement.

L'honorable ministre des Finances n'a pu résister à la tentation de s'attaquer à ce qu'il appelle le cadavre de la réciprocité, ainsi qu'il le fait chaque fois qu'il prend la parole. Il s'est attaqué à la réciprocité au commencement de la session en réponse à un discours que j'ai prononcé, et dans lequel je crois avoir convaincu beaucoup de gens, et j'ai même soulevé des doutes dans l'esprit de mon honorable ami lui-même que la réciprocité n'était pas morte comme il le croit. Je veux lui dire ce soir qu'elle est beaucoup plus vivante que le bill naval, et j'espère que nous en aurons la preuve d'ici à trois ou quatre mois. Il apprendra alors que l'urgence navale a été enterrée il y a six mois, si l'on donne au peuple du Canada l'occasion de dire ce qu'il en pense, et j'espère

qu'il aura cette occasion d'ici à quelques mois. Cependant je ne discuterai pas la réciprocité maintenant, car j'aurai probablement une autre occasion de le faire d'ici à la fin de la présente session. Je désire simplement dire à mon honorable ami que dans le Nouveau-Brunswick d'où j'arrive, la question est beaucoup plus discutée que jamais et je crois que c'est la même chose dans d'autres parties du Canada.

Je veux maintenant prouver clairement qu'il est possible d'admettre le sucre des Antilles en franchise. Mon honorable ami a dit que les Antilles ne s'occupaient pas que le droit sur le sucre entrant au Canada fût élevé ou bas, mais qu'elles tenaient à avoir une préférence. Je crois que c'est exactement ce que mon honorable ami a dit.

M. WHITE: Oui, c'est substantiellement correct. C'est la préférence que les Antilles veulent.

M. CARVELL: Très bien. Si je comprends bien la question, le droit sur le sucre brut de soixante-quinze d'épreuve, s'élève à environ cinquante-deux cents par cent livres, ou un demi cent par livre, et en vertu de la convention, les Antilles doivent recevoir une préférence de vingt pour cent. Dans aucun cas cette préférence ne doit être moins que quinze cents par cent livres. Tout ce que mon honorable ami a alors à faire, c'est de diminuer le tarif en général sur le sucre que nous importons sur les autres pays du monde, à quinze cents par cent livres, et alors il pourra admettre en franchise le sucre des Antilles. Y a-t-il quelque objection à cela ?

M. WHITE: Même si l'on faisait cela—et je ne crois pas que ce serait sage—mon argument est que les planteurs auraient encore quinze pour cent de préférence.

M. CARVELL: Mon honorable ami n'a pas encore établi cela. Il a lu des extraits d'un discours prononcé par M. Fielding, il y a trois ou quatre ans, qui peuvent l'avoir convaincu lui-même, mais qui, j'en suis certain, n'ont convaincu personne dans cette Chambre. Lorsqu'il prétend dire à cette Chambre que nous sommes empêchés d'admettre en franchise le sucre des Antilles par cette convention, lorsque nous pourrions le faire si nous maintenions un droit de quinze cents par cent livres sur le sucre importé d'autres pays du monde, j'avoue que je suis incapable de comprendre sa logique. La convention ne l'empêche pas d'admettre le sucre des Antilles en franchise du moment qu'il maintiendra à quinze cents par cent livres le droit sur le sucre venant d'autres parties du monde, car les Antilles auraient encore une préférence.

M. WHITE: Mon honorable ami se méprend entièrement sur ce que j'ai dit. Je parlais du sucre raffiné compris dans l'annexe B, et je disais que si l'on admettait le sucre raffiné en franchise, ainsi que le voudrait l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean, il faudrait admettre aussi le sucre venant du Royaume-Uni, et les raffineries anglaises auraient un avantage sur les raffineries canadiennes et pourraient mettre celles-ci dans l'obligation de cesser leur commerce. Il n'y a aucun doute à cela.

M. CARVELL: C'est la première fois que j'entends parler du sucre raffiné dans ce débat. Je n'ai jamais dit qu'il s'agissait du sucre raffiné. Nous parlons du sucre brut.

M. WHITE: Que dit l'annexe B?

M. CARVELL: Nous n'importons pas de sucre raffiné des Antilles. Mon honorable ami cherche à détourner la question. Je ne voudrais pas être sévère à son égard, mais je ne trouve pas d'autres termes pour mieux définir son attitude. Nous parlons de sucre brut et mon honorable ami le sait. Il sait que le droit sur le sucre raffiné est d'environ un cent et quart par livre et il sait que nous parlons dans le moment de sucre brut sur lequel le droit est d'environ un demi cent par livre; et je ne puis comprendre ce qu'il veut dire lorsqu'il prétend que si l'on admet le sucre en franchise au Canada, les raffineries canadiennes seront obligées de fermer leurs portes. Ainsi que je l'ai dit, il sait que nous pourrions admettre en franchise le sucre brut des Antilles anglaises, du moment que nous maintenons un droit de quinze cents par cent livres sur le sucre importé des autres pays du monde, ce qui ne nuira en aucune façon aux raffineries canadiennes. Mais s'il faisait cela, il lui faudrait aller plus loin encore pour aider au consommateur.

M. LALOR: Quel serait l'effet sur l'industrie du sucre de betterave dans l'Ontario?

M. CARVELL: Si nous devions mettre en péril une industrie, peut-être que la question mériterait une réponse, mais l'industrie du sucre de betterave est si petite lorsque nous considérons le grand nombre de gens qui consomment du sucre dans notre pays, qu'il vaut guère la peine de discuter cette question. Si jamais protection a été insensée, c'est bien celle de quelques cultivateurs de betteraves dans la province d'Ontario lorsque toute le reste de la population qui consomme du sucre est obligé de le payer un prix élevé. Cela peut être conforme à la logique des protectionnistes à tous crins comme mon honorable ami; mais ce n'est pas l'avis du consommateur.

M. WHITE: Mon honorable ami voudra-t-il bien lire le premier article de l'annexe B, mélasses et sucre? Mon honorable ami croit-il que le mot "sucre" comprend le sucre raffiné et le sucre brut, et que si l'on étend le bénéfice de cette annexe au Royaume-Uni? cela ne s'appliquera pas au sucre raffiné?

M. CARVELL: Je ne m'amuserai pas à fendre des cheveux à ce sujet.

M. WHITE: C'est une question d'interprétation.

M. CARVELL: Ce peut être une question d'interprétation, mais si l'amendement n'est pas exactement ce qu'il devrait être, il n'est pas difficile de le modifier. L'honorable ministre veut sortir de son impasse à l'aide d'arguties. Si les mots dont il parle dans l'annexe B signifient sucre raffiné, tout ce que mon honorable ami (M. Emmerson) a à faire est de modifier son amendement de façon à spécifier le sucre raffiné, parce que c'est tout ce qu'il comprend par son amendement.

M. PUGSLEY: Les Antilles anglaises produisent-elles du sucre raffiné?

M. CARVELL: Je ne crois que les Antilles aient jamais produit cent livres de sucre raffiné. Même si l'article ainsi interprété comprend le sucre raffiné, l'amendement ne causerait aucun tort à l'industrie du sucre au Canada. Je dis donc qu'il devrait être adopté, et si le Gouvernement l'adopte il pourra aller un peu plus loin et réduire le droit sur le sucre raffiné dans la même proportion, ou un peu plus si c'est possible que la réduction sur le sucre raffiné, parce que, si l'on ne diminue pas les droits sur le sucre raffiné, le consommateur canadien n'en retirera aucun bénéfice, et nous ferons tout simplement un présent aux raffineurs qui obtiendront leur sucre brut à meilleur marché et vendront leur sucre raffiné au même prix aux consommateurs.

J'espère donc que le ministre des Finances poursuivra sa politique en diminuant les droits dans les mêmes proportions sur le sucre raffiné, et le résultat sera que le peuple aura $2,000,000 de moins à payer annuellement qu'il paie aujourd'hui sur la melasse et le sucre.

Si le Gouvernement maintient une protection raisonnable sur le sucre raffiné—et je ne demande pas qu'on le laisse entrer en franchise—les raffineries canadiennes seront protégées contre la concurrence des raffineries de Greenock et d'ailleur. Nous conserverions l'industrie du sucre au Canada et soulagerions le consommateur de la somme de $2,000,000 qu'il paie annuellement de trop. Le Gouvernement dira peut-être que c'est peu de choses, mais c'est beaucoup pour le consommateur de sucre. Ce n'est pas le riche seul qui consomme le sucre; en proportion le pauvre en consomme davantage. C'est donc à considérer. C'est aussi un chiffre assez rond dans l'excédent de mon honorable ami.

L'honorable député d'Edmonton a fait remarquer que chaque fois que la gauche propose une politique, la droite répond pourquoi ne l'avez-vous pas adoptée lorsque vous étiez au pouvoir, et je ne crois pas que nous ayons condamné aucune politique importante dans cette Chambre sans qu'un membre de la droite nous ait répondu en nous disant: "C'est ce que vous avez fait vous-mêmes". Le Gouvernement devrait avoir assez d'intelligence pour proposer des lois qu'il puisse défendre à leur mérite et sans être obligé de dire, si elles sont mauvaises. "C'est ce que vous avez fait vous-mêmes" et si elles sont bonnes "C'est ce que vous avez fait vous-mêmes".

J'aimerais à entendre un honorable membre de la gauche essayer à défendre le maintien du droit sur l'importation du sucre raffiné. Le ministre des Finances n'y a pas réussi. Il est probablement dans la même classe que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean); ils comprennent peut-être eux-mêmes ce qu'ils disent, mais ils sont les seuls. J'aimerais qu'un député nous expliquât la question en langage ordinaire afin que nous puissions tous la comprendre. Le ministre des Finances a discuté d'une façon inintelligible pour tout le monde dans cette Chambre. Mon honorable ami a essayé de prouver que nous ne pouvions pas diminuer les droits parce qu'il nous faudrait donner la même préférence à tout le Royaume-Uni que nous accordons aux Antilles anglaises. Je présume qu'il a employé cet argument au sujet du sucre raffiné.

Bien entendu, s'il le faisait, les commentaires que je me proposais de faire n'auraient pas leur raison d'être.

M. WHITE: Le projet de loi le dit.

M. CARVELL: Je n'ignore pas que le projet de loi le dit. Nous n'en avons pas encore fini avec ce projet de loi. Il se présentera bien des occasions de le modifier en vue de le rendre plus conforme aux vues du peuple canadien. Il ne s'agit pas ici des lois des Mèdes et des Perses qui ne souffraient pas modification, et j'espère que l'honorable ministre se persuadera qu'il y a lieu de modifier ce bill. En tous cas, nous ferons notre devoir et nous signalerons les amendements qui s'imposent, et peut-être réussirons-nous à le convaincre. Il ne faut pas se montrer trop obstiné quand on nous propose une ligne de conduite raisonnable; mais il suffit de prononcer le mot de "réciprocité" pour que l'honorable ministre des Finances se monte la tête et devienne incapable de rai-

sonner clairement. Il est possible qu'il confonde la réciprocité avec les Etats-Unis et la réciprocité avec les Antilles, et c'est peut-être ce qui explique que ses idées ne sont plus aussi claires que lorsqu'il aborde d'autres sujets. Sa mentalité paraît en souffrir; mais le peuple canadien, dès qu'il en aura l'occasion, saura le guérir de ce mal ou le mettre dans un endroit où le public n'en souffrira pas. Il ne saurait trop hâter le moment où nous pourrons pratiquer sur lui cette opération.

Pour faire comprendre à mon honorable ami le peu d'importance de ce traitement de faveur accordé au reste de l'empire britannique, je citerai à la Chambre un extrait des tableaux du commerce. Je n'ai pas ceux du présent exercice financier, et, conséquemment, je me vois contraint de recourir à ceux de l'exercice précédent; mais je suppose que les proportions restent à peu près les mêmes pour les deux années. En 1912, il s'est importé au Canada pour un montant total de $13,300,000 de sucre brut sur lequel il a été perçu pour $3,000,000 de droits. Sur ce total d'importations, il se trouvait pour à peu près $9,500,000 de sucre à provenance de la Guyane anglaise et des Antilles anglaises, soit des pays qui sont couverts par cette convention. Je suppose que les mots "Antilles anglaises" signifient toutes les Antilles anglaises. Or, quelques-uns des pays compris sous ce nom ne sont pas parties à cette convention-ci, mais ils y sont parties pour les premiers trois ans, et c'est pourquoi dans les tableaux je les considère comme participant à la convention. En d'autres termes, sur un total de $13,300,000, il se trouvait pour $9,500,000 de sucre à provenance de pays participant à la convention, ce qui laisse pour trois ou quatre millions de sucre à provenance du reste du monde. Sur ce montant, il en est venu pour $240,000 seulement de l'Afrique orientale anglaise, et pour $192,000 de l'Océanie anglaise. Tout le reste est venu de nations étrangères. A peu près tout le sucre brut que nous obtenons de l'étranger nous vient des Antilles anglaises et de la Guyane anglaise, soit de pays participant à ce traité de commerce.

Par conséquent, le raisonnement de l'honorable ministre, suivant lequel il nous faudrait accorder au reste de l'empire le bénéfice de ce régime d'admission en franchise des sucres, n'a aucune portée, puisque, en admettant le sucre des Antilles sous un régime d'exemption, vous admettez par le fait même celui à provenance de tout l'empire anglais faisant commerce avec le Canada. Bien entendu, je ne parle pas ici du sucre raffiné.

M. WHITE: Voilà le hic!

M. CARVELL.

M. CARVELL: Alors l'honorable ministre prétend que cette convention n'a pas pour effet de rendre la vie plus chère au peuple canadien, contrairement à la prétention émise par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Des statistiques du commerce je ne puis faire autrement que conclure que le ministre des Finances n'a pas tenu compte des faits. Les fèves de cacao ont été admises en exemption des droits depuis un grand nombre d'années, et si la présente convention est ratifiée, elles seront imposables lorsqu'elles nous viendront d'un pays quelconque autre que les Antilles anglaises. L'année dernière nous avons importé de tous pays pour $691,000 de fèves de cacao, et sur ce fort montant il s'en trouvait pour $85,000 à provenance des Antilles anglaises, pour $79,000 à provenance du Royaume-Uni, soit un total pour $164,000 à provenance de tout l'empire anglais, contre une importation d'une valeur d'un demi-million à provenance du reste du monde. Afin de permettre l'importation en franchise des fèves de cacao à provenance de l'empire britannique, d'une valeur de $160,000, nous imposons un droit de 75 cents par 100 livres ou de trois quarts de cent par livre sur l'importation d'une valeur d'un demi-million que nous obtenons ailleurs. Et cependant le ministre des Finances assure que ce n'est pas là augmenter la cherté de la vie.

M. WHITE: De combien?

M. CARVELL: De trois quarts de cent par livre sur un demi-million de dollars; on peut dire la même chose des limons. Les limons et les citrons sont confondus dans les tableaux du commerce, et dès lors je ne saurais les indiquer séparément. Le ministre des Finances est devenu protectionniste tellement ardent que tout ce qui relève les droits lui sourit; et il lui sera agréable sans doute d'entendre dire que, l'année dernière, nous avons importé de limons et de citrons pour $14,981 du Royaume-Uni, pour $97 de l'Australie et de la Tasmanie, pour $1,051 des Antilles anglaises, pour $10 de l'Océanie anglaise, ou pour à peu près $16,000 en tout de l'empire anglais, tandis que, du reste du monde, nous en avons importé à peu près $730,000.

M. WHITE: De combien de l'Italie?

M. CARVELL: Pour $248,000.

M. WHITE: De limons et de citrons à la fois.

M. CARVELL: J'ai déjà dit que les chiffres pour les limons et citrons ne sont pas indiqués séparément; mais, aux termes de cette convention, nous serons toujours à même d'en importer pour $16,000 en franchise de l'empire britannique, et il nous faudra payer les droits sur les limons et ci-

trons à provenance du reste du monde. Afin de conclure cette insignifiante convention commerciale, vous rayez les limons de la liste des articles admis en franchise, vous les mettez sur la liste des articles imposables et vous augmentez la cherté de la vie.

M. WHITE: Si le changement produit quelque effet, ce sera d'augmenter quelque peu le prix des "gin rickeys".

M. CARVELL: Le ministre des Finances s'est appliqué une année durant à ce travail, et je ne m'étonne pas qu'il soit fier de son œuvre; mais je dis que c'est un leurre qu'il présente là au peuple canadien. Nous concluons un arrangement de commerce avec un pays qui ne nous achète durant toute l'année que pour $3,000,000 de marchandises et duquel nous importons pour $9,000,000 de marchandises, sous un régime moyen de 33⅓ p. 100 de préférence anglaise contre le reste du monde.

Bien entendu, ils disent que la préférence anglaise l'emportera, au lieu des 20 p. 100 qu'ils stipulent comme alternative; mais quelle garantie avons-nous que la préférence anglaise se maintiendra si les conservateurs restent au pouvoir une année ou deux de plus? Je ne serais pas surpris de voir le tarif préférentiel anglais disparaître tout à fait. Si le ministre des Finances est satisfait d'un arrangement comme celui-ci, je n'ai plus rien à dire, mais je ne pense pas que le peuple canadien en soit satisfait. La seule considération en sa faveur c'est que toute l'affaire est de si peu d'importance que les journaux n'en veulent pas parler; les politiciens ne veulent pas s'en occuper; et je présume que si le bill est adopté par ce parlement-ci, vous n'en entendrez plus jamais parler. Il n'est d'aucune importance pour le peuple canadien et il n'est que de fort peu d'importance pour la population des Antilles. Si le ministre des Finances accepte la proposition de l'honorable représentant de Saint-Jean et la modifie au besoin pour en préciser le sens, il aura rendu un certain service au peuple canadien. D'après les tableaux du commerce de 1912, je vois que nous avons importé au cours de l'exercice précédent pour $840,000 de sirop et de mélasses, de sucres de qualité supérieure au n° 16 de l'étalon hollandais, y compris tous les sucres rafinés de quelque espèce, classes ou types qu'ils soient; et sur ce montant nous en avons importé pour $2,534, des Antilles anglaises, pour $657,000 du Royaume-Uni. Si cet article était admissible en franchise, nous économiserions pour $200,000 à peu près de droits, car à peu près tous les sucres, mélasses et marchandises de cette nature nous viennent, soit des Antilles anglaises ou d'autres parties de l'empire anglais. Prenons le suvre à l'état brut, c'est-à-dire le sucre qui ne dépasse pas le n° 16 de l'échelle hollandaise, ce qui signifie, je crois, le sucre brut, nous en avons importé pour $13,300,000.

De la Guyane anglaise et des Antilles anglaises seulement, nous en avons importé pour $9,500,000. De l'empire anglais nous en avons importé pour un peu plus de $10,000,000. Ainsi donc, pour bien dire, les trois quarts des sucres bruts que nous avons importés du monde entier sont venus de l'empire anglais. Là-dessus nous avons payé des droits au montant de $2,500,000. Si le présent amendement était adopté, nous aurions ces droits de moins à payer, réduction très appréciable pour les consommateurs de notre pays. Nos adversaires disent: Vous n'en avez rien fait lorsque vous étiez au pouvoir; messieurs Fielding et Paterson, lorsqu'ils faisaient partie d'une commission représentant le Canada, ne soumirent aucune proposition de cette nature. L'état des choses au Canada est très différent aujourd'hui de ce qu'il était il y a trois ans. Aujourd'hui les recettes des douanes et de l'accise sont d'à peu près $50,000,000 plus élevés qu'elles n'étaient en 1910. En d'autres termes, le Gouvernement fédéral a aujourd'hui un revenu de $50,000,000 de plus, pour l'administration des affaires publiques, que n'en avait le ministre des Finances en 1910. Une remise de droits de $2,500,000, qui aurait été une affaire de quelque conséquence pour le ministre des Finances en 1910, n'est plus qu'une bagatelle aujourd'hui, avec les énormes recettes dont nous disposons. A mon avis, il n'est pas nécessaire de saigner à blanc la population du Canada afin de grossir notre surplus. Le devoir du ministre des Finances, si je ne me trompe, est de s'assurer des recettes suffisantes pour faire face aux frais de l'administration. Il me paraît sage administrativement de donner le surplus au peuple, ou d'alléger le fardeau des impôts qui pèsent sur la population dans toute la mesure possible. Et s'il est un cas dans lequel le Gouvernement ait raison d'en agir ainsi, c'est bien lorsqu'il s'agit de matière brute. Il n'est pas d'article qui figure pour un aussi fort montant dans le budget des pauvres gens. Nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur nos amis au sud de la ligne-frontière pour constater ce qu'ils font. Nos adversaires ne veulent pas d'échange, de commerce avec les Etats-Unis. Vous direz peut-être: C'est un pays producteur de sucre. C'est vrai, mais il ne produit pas plus d'un tiers de ce qu'il consomme, et cependant il admet le sucre en franchise. On le classifie maintenant; on opère de légères réductions et

d'ici à trois trois ans il sera admis en franchise.

Nos adversaires feraient bien d'enlever un feuillet de leur livre et à dégrever de tout impôt le sucre consommé au Canada; ils soulageraient le peuple d'une bonne partie de son fardeau.

La vie est devenu tellement chère, dans ce pays, que l'ouvrier et quiconque n'est pas riche ne peuvent plus faire face à ses exigences. Rien ne se prête mieux que le sucre à une réduction de prix, et nous ne saurions plus sûrement en obtenir une qu'en adoptant la proposition du député de Saint-Jean. Il est de plus en plus évident que si le Gouvernement veut aider le peuple comme il l'a promis, il n'a pas d'autre alternative que d'accepter cette proposition d'amendement.

J'espère que nos adversaires accepteront la proposition que j'ai moi-même faite cet après-midi et consentiront à ce que les propositions d'amendement fassent partie de la loi. Nous allons les accepter quand même; pourquoi ne pas prendre notre parole; pourquoi tenir qu'ils aient forme de statut? disent-ils. Ils nous ont déjà chanté la même chanson au sujet d'une autre mesure. Nous préférons le lier par un statut. Ils nous ont trop appris ce que valent leurs promesses et leurs présents. Un statut nous enlèvera tout doute au sujet de leur sincérité. Quand au ministre du Commerce, je le sais sincère; son regard sérieux me dit qu'il l'est. S'il ne produit un remaniement dans le cabinet comme on l'annonce, les nouveaux ministres ne se trouveront pas liés par les engagements de leurs prédécesseurs. Qui sait ce qui peut arriver dans ce cas? Tant que le ministre des Chemins de fer fera partie du cabinet, il remplira ses promesses, je le sais; mais il pourrait bien ne pas être ici une autre année. Quand, dans un an le Gouvernement viendra renouveler son arrangement avec une autre compagnie, il dira: on vous a fait des promesses, mais elles ne nous obligent à rien.

J'espère que nos adversaires laisseront adopter ma proposition d'amendement sans division et que nous aurons adopté, d'un commun accord, au moins, une mesure, et que cette mesure aura une importance durable pour la masse du peuple canadien.

Nous pouvons donner toute la valeur imaginable à ce petit traité si nous y mettons tout notre savoir-faire. Si nous sommes obligés d'amener ici le trafic par des canaux qui ne sont pas tout à fait naturels et que nous ne puissions commencer plus facilement que cela avec la population de cent millions qui désire commercer avec nous, agissons au moins de manière à en profiter.

(Le sous-amendement de M. Emmerson est rejeté sur division.)

M. CARVELL.

L'amendefent de M. Carvell est mis aux voix:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Macdonald,
Boyer,	Maclean (Halifax),
Buchanan,	McCraney,
Bureau,	McCoig,
Cardin	McKenzie,
Carroll,	McMillan,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Charlton,	Martin
Chisholm,	(Montréal, Ste-Marie)
(Antigonish),	Martin (Régina),
Chisholm	Michaud,
(Inverness),	Nesbitt,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Emmerson,	Pacaud,
Gauthier,	Papineau,
(St-Hyacinthe),	Power,
Gauvreau,	Proulx,
Graham,	Pugsley,
Guthrie,	Reid (Ristigouche),
Hughes	Richards,
(King I.P.-E.)	Sinclair,
Kay,	Tobin,
Kyte,	Turgeon,
Lafortune,	Verville,
Lanctôt,	Warnock,
Lapointe	White
(Kamouraska),	(Victoria, Alta,)
Laurier (sir Wilfrid),	Wilson (Laval).—52.
Loggie,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Garland,
Alguire,	Girard,
Ames,	Green,
Armstrong (Lambton),	Hazen,
Armstrong (York, O.),	Henderson,
Arthurs,	Hughes (Victoria, O.),
Baker,	Jameson,
Barnard,	Kemp,
Beattie,	Lalor,
Bellemare,	Lancaster,
Bennett (Calgary),	Lespérance,
Bennett (Simcoe),	Macdonell,
Best,	McCurdy,
Blain,	McKay,
Blondin,	McLean
Borden,	(Queen, I.P.-E.),
Boulay,	Meighen,
Bowman,	Merner,
Boys,	Middlebro,
Brabazon,	Mondou,
Bradbury,	Morphy,
Broder,	Munson,
Burnham,	Nantel,
Clark (Bruce),	Nicholson,
Clarke (Wellington),	Paquet,
Clements,	Paul,
Cochrane,	Rainville,
Cockshutt,	Reid (Grenville),
Coderre,	Rhodes,
Crocket,	Robidoux,
Crothers,	Rogers,
Currie,	Schaffner,
Davidson,	Sévigny,
Edwards,	Sexsmith,
Elliot,	Sharpe (Ontario),
Fisher,	Shepherd,
Fripp,	Smith,

Steele,	Walker,
Stewart (Hamilton),	Wallace,
Stewart (Lunenburg),	Webster,
Sutherland,	Weichel,
Taylor,	White (Leeds),
Thompson (Yukon),	White (Renfrew),
Thornton,	Wilson (Wentworth),
Tremain,	Wright.—90.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Wilcox,	Cruise,
Pelletier,	Lemieux,
Stevens,	Molloy,
Lewis,	Law,
Sharpe (Lisgar),	Knowles,
Nickle,	Ross,
Aikins,	Turriff,
Burrell,	Douglas,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Thoburn,	Robb,
Stanfield,	Pardee,
Roche,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto),	Gordon,
Foster (King),	Brown,
Morrison,	MacNutt,
Chabot,	Béland,
Bristol,	Bickerdike,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Perley,	Murphy,
Clare,	Cash,
Boyce,	Champagne,
Cromwell,	Lovell,
Marshall,	German,
Ball,	McCrea,
Donnelly,	Devlin,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Elson,	Fortier,
Gauthier (Gaspé),	Bourassa,
Barrette,	Brouillard,
Guilbault,	Lapointe (St-Jacques),
Lavallée,	Ethier,
Forget.	Séguin.

M. BELAND: J'ai pairé avec l'honorable député junior de la ville d'Ottawa (M. Chabot): autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. BURREL: J'ai pairé avec l'honorable député de Strathcona (M. Douglas). Eussé-je voté que je l'aurais fait contre l'amendement.

M. LEMIEUX: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier). Si j'avais voté, je l'aurais fait pour l'amendement.

M. MORRISSON: J'ai pairé avec l'honorable député de Saltcoats (M. MacNutt). Mon vote, si je l'avais donné, aurait été contre l'amendement.

M. PERLEY: J'ai pairé avec l'honorable député de Russell (M. Murphy). Eussé-je voté, que je l'aurais fait contre l'amendement.

M. LAW: J'ai pairé avec l'honorable député de Huron-ouest (M. Lewis). Aurais-je voté, que mon vote eût été donné pour l'amendement.

M. STANFIELD: J'ai pairé avec l'honorable député de Lambton-ouest(M. Pardee). Eussé-je voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

M. NICKLE: J'ai pairé avec l'honorable député de Middlesex (M. Ross). Autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. ROBB: J'ai pairé avec l'hnorable député de Lanark-nord (M. Thoburn). Aurais-je voté, que je l'eusse fait pour l'amendement.

(L'amendement est rejeté).

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

3e LECTURE.

DU BILL RELATIF A L'AIDE A L'AGRICULTURE.

M. BURRELL propose la 3e lecture du bill (n° 103) tendant à accorder de l'aide à l'enseignement de l'agriculture dans les provinces.

M. OLIVER propose en amendement:

Que le projet de loi (n° 103) ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à la Chambre siégeant en comité général dans le but d'en retrancher le mot "affectées" de l'article 3, ligne 18, du projet de loi imprimé, et d'insérer, après le mot "quatorze" de l'article 3, ligne 20, du même projet de loi imprimé, les mots "sur appropriation à cette fin de temps à autre par le Parlement", et de supprimer la réserve faite à la fin de l'article.

Ce amendement de M. Oliver est mis aux voix:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Bovin,	Lapointe (Kamouraska),
Boyer,	Laurier (sir Wilfrid),
Buchanan,	Loggie,
Bureau,	Macdonald,
Cardin,	Maclean (Halifax),
Carroll,	McCraney,
Carvell,	McCoig,
Charlton,	McKenzie,
Chisholm (Antigonish),	McMillan,
Chisholm (Inverness),	Marcile (Bagot),
Delisle,	Martin (Montréal,
Demers,	Ste-Marie),
Emmerson,	Michaud,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Nesbitt,
Gauvreau,	Neely,
Graham,	Oliver,
Guthrie,	Pacaud,
Hughes (King, I.P.-E.),	Papineau,
Kay,	Power,
Kyte,	Proulx,
Lafortune,	Pugsley,
Lanctôt	Reid (Ristigouche),
	Richards,

Sinclair, Warnock,
Tobin, White
Turgeon, (Victoria, Alta).
Verville, Wilson (Laval)—52.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Lalor,
Alguire,	Lancaster,
Ames,	Lespérance,
Armstrong (Lambton),	Macdonell,
Armstrong (York, O.),	McCurdy,
Arthurs,	McKay,
Baker,	McLean
Barnard,	(Queen, I.P.-E),
Beattie,	Meighen,
Bellemare,	Merner,
Bennett (Calgary),	Middlebro,
Bennett (Simcoe),	Mondou,
Best,	Morphy,
Blain,	Munson,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Paquet,
Bowman,	Paul,
Brabazon,	Rainville,
Bradbury,	Reid (Grenville),
Broder,	Rhodes,
Burnham,	Robidoux,
Clark (Bruce),	Rogers,
Clarke (Wellington),	Schaffner,
Clements,	Sévigny,
Cochrane,	Sexsmith,
Cockshutt,	Sharpe (Ontario),
Coderre,	Shepherd,
Crocket,	Smith,
Crothers,	Steele,
Currie,	Stewart (Hamilton),
Davidson,	Stewart (Lunenburg),
Edwards,	Sutherland,
Elliot,	Taylor,
Fisher,	Thompson (Yukon),
Fripp,	Thornton,
Garland,	Tremain,
Girard,	Walker,
Green,	Wallace,
Hazen,	Webster,
Henderson,	Weichel,
Hepburn,	White (Renfrew),
Hughes (Victoria, O.),	Wilson (Wentworth),
Jameson,	Wright.—89.
Kemp,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Wilcox,	Cruise,
Pelletier,	Lemieux,
Stevens,	Molloy,
Lewis,	Law,
Sharpe (Lisgar),	Knowles,
Nickle,	Ross,
Aikins,	Turriff,
Burrell,	Douglas,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Thoburn,	Robb,
Stanfield,	Pardee,
Roche,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto),	Gordon,
Foster (King),	Brown,
Morrison,	MacNutt,
Chabot,	Béland,
Bristol,	Bickerdike,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Perley,	Murphy,
Clare,	Cash,
Boyce,	Champagne,
Cromwell,	Lovell,
Marshall,	German,
Ball,	McCrea,
Donnelly,	Devlin,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Elson,	Fortier,
Gauthier (Gaspé),	Bourassa,
Barrette,	Brouillard,
Guilbault,	Lapointe (St-Jacques),
Lavallée,	Ethier,
Forget,	Séguin,
Porter.	Lachance.

M. OLIVER.

M. EMMERSON: Si le compte rendu me fait voter, je n'aurais pas dû le faire vu que le ministre des Finances n'est pas au banc ministériel.

(L'amendement est rejeté.)

M. JACQUES BUREAU (Trois-Rivières): propose:

Que le bill (n° 103) ne soit pas lu pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin qu'il y soit amendé par la radiation de tous les mots après "acte" 3e ligne de l'article 7, jusqu'à la fin de l'article.

—Quand le bill est venu en discussion, l'autre soir, j'ai demandé au ministre de l'Agriculture son interprétation de cet article. Bien que le ministre ait paru convaincu que cet article ne comporte pas l'interprétation que je lui ai donnée, il n'a pas réussi à me convaincre. Le projet à l'étude tend à imprimer un plus vif essor à l'agriculture dans les provinces du Canada au moyen de l'instruction agricole, et d'après le texte même du bill, "pour les fins autorisées par la présente loi". Les fins autorisées par la présente loi sont fort peu nombreuses; de fait, il n'y en a pas. L'objectif visé par le bill est de donner un nouvel essor à l'agriculture dans les différentes provinces, et je dois l'avouer, j'approuve cordialement tout ce qui tend à favoriser l'agriculture. Dans ce but, certaines sommes reçoivent ici une affectation définitive. Il est payé annuellement la somme de $20,000 en bénéfice des écoles vétérinaires et $20,000 également chaque année à chaque province. Ce sont là les seules sommes auxquelles le bill donne une affectation précise pour chaque province. Voici l'objection que je formule contre l'article 7. Je n'ai rien à redire à la disposition portant que le Gouverneur en conseil peut établir les règlements jugés utiles pour donner effet à l'objectif et aux fins de la loi, mais je ne saurais souscrire à la clause conditionnelle portant que, nonobstant toute disposition contraire de la loi, le ministre peut, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et l'agrément des lieutenants-gouverneurs des diverses pro-

vinces, dépenser en une seule année, en totalité ou en partie, la somme affectée par cette loi. A mon avis, cette disposition autoriserait le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et de l'agrément des lieutenants-gouverneurs de chaque provinces, à prendre l'accumulation de cette somme de $20,000 qui en dix ans s'élèverait à $200,000, et à l'employer en une seule année. Je le sais, il serait assez difficile d'utiliser ainsi les autres sommes qui reçoivent une affectation spéciale; car, en effet, quant à la somme affectée aux écoles vétérinaires, l'utilisation de cette somme est subordonnée au nombre d'étudiants qui suivent les cours, et pour le reste de cette somme, sa répartition est subordonnée au chiffre de la population de la province. Il serait donc bien difficile de préciser d'avance le chiffre de la somme que doit recevoir chaque province, puisque l'augmentation du chiffre de la population d'une province impliquerait diminution de la somme affectée à une autre province.

Mais cette somme annuelle de $120,000 est celle que le ministre, à mon sens, peut utiliser de suite ou sous l'autorité conférée par l'article en question. Bien qu'il soit décreté que cette somme sera affectée annuellement, les mots "nonobstant toute disposition contraire de la présente loi" annulent la disposition de l'article 3 qui établit le mode de votation et d'affectation de cette somme, et autorisent le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et de l'agrément des lieutenants-gouverneurs, à utiliser de suite la totalité de la somme, c'est là précisement ce que je ne saurais accepter.

M. BURRELL: Si l'objection formulée par l'honorable député a une valeur quelconque, il me semble qu'elle militerait contre le reste du projet tout aussi puissamment que contre cette somme de $20,000 en question. Je crois avoir exposé l'autre jour, ce que je pensais de la son objection qui à mon sens, est sans valeur aucune. Le bill dans sa rédaction actuelle, ne saurait comporter pareille interprétation. Je suis bien aise que l'honorable député soit en faveur de ce bill, bien qu'à vrai dire, il ait...

M. BUREAU: En faveur du principe du bill.

M. BURRELL . . . bien qu'il s'y sois pris assez singulièrement pour le prouver. Cela me remet en mémoire les paroles de la vieille chanson; "C'est fort bien de dissimuler votre amour; mais pourquoi me pousser du pied en bas de l'escalier?" Il ne reste guère à ajouter au débat. A mon avis, le bill ne comporte nullement l'interprétation que lui donne l'honorable député, et il me répugnerait d'accepter son amendement.

M. BUREAU: Cette somme de $200,000 qui, en dix ans, reviendra à chaque province, le ministre ne pourrait-il l'employer, à son gré, en une année ou deux?

M. BURRELL: Les autres dispositions du bill contiennent une garantie suffisante contre pareille chose; ce serait violer directement l'esprit de la loi.

M. BUREAU: Alors pourquoi ne pas éliminer du bill ces mots "nonobstant toute disposition contraire de la présente loi"?

M. BURRELL: L'autre soir, j'ai dit que s'il arrivait qu'une province manquât de l'organisation éducationnelle voulue, ou que s'il se produisait quelque retard dans l'utilisation des sommes destinées à l'amélioration de l'instruction agricole, nous serions autorisés à remédier à ces retards et que, par conséquent, nous aurions le devoir de formuler, de l'agrément des provinces, un projet de notre propre initiative.

M. BUREAU: Si vous pouvez faire cela, vous pourrez aussi passer par-dessus les autres dispositions du bill.

L'amendement (de M. Bureau) est mis aux voix:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	McCraney,
Boyer,	McCoig,
Buchanan,	McKenzie,
Bureau,	McMillan,
Cardin,	Marcile (Bagot),
Carroll,	Martin (Montréal,
Carvell,	Ste-Marie),
Charlton,	Martin (Régina),
Chisholm (Antigonish),	Michaud,
Chisholm (Inverness),	Nesbitt,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Emmerson,	Pacaud,
Gauthier (Gaspé),	Papineau,
Gauthier	Pardee,
(St-Hyacinthe),	Power,
Graham,	Proulx,
Guthrie,	Pugsley,
Hughes	Reid (Ristigouche),
(Kings, I.P.-E.),	Richards,
Kay,	Sinclair,
Kyte,	Tobin,
Lafortune,	Turgeon,
Lanctôt,	Verville,
Laurier (sir Wilfrid),	Warnock,
Loggie,	White
Macdonald,	(Victoria, Alta.),
Maclean (Halifax),	Wilson (Laval)—53.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Lancaster,
Alguire,	Lespérance,
Ames,	Macdonell,
Armstrong (Lambton),	McCurdy,
Armstrong (York, O.),	McKay,
Arthurs,	McLean
Baker,	(Queen, I.P.-E.),

Barnard,	Meighen,
Beattie,	Merner,
Bellemare,	Middlebro,
Bennett (Calgary),	Mondou,
Bennett (Simcoe),	Morphy,
Best,	Munson,
Blain,	Nantel,
Blondin,	Nicholson,
Borden,	Northrup,
Boulay,	Paquet,
Bowman,	Paul,
Boys,	Rainville,
Brabazon,	Reid (Grenville),
Braubury,	Rhodes,
Broder,	Robidoux,
Burnham,	Rogers,
Clark (Bruce),	Schaffner,
Clarke (Wellington),	Sévigny,
Clements,	Sexsmith,
Cochrane,	Sharpe (Ontario),
Cockshutt,	Shepherd,
Coderre,	Smith,
Crocket,	Smyth,
Crothers,	Stanfield,
Currie,	Steele,
Davidson,	Stewart (Hamilton),
Edwards,	Stewart (Lunenburg),
Elliot,	Sutherland,
Fisher,	Taylor,
Fripp,	Thompson (Yukon),
Garland,	Thornton,
Girard,	Tremain,
Green,	Walker,
Hazen,	Wallace,
Henderson,	Webster,
Hepburn,	Weichel,
Hughes (Victoria, O.),	White (Leeds),
Jameson,	White (Renfrew),
Kemp,	Wilson (Wentworth) et
Lalor,	Wright—93.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Wilcox,	Cruise,
Pelletier,	Lemieux,
Stevens,	Molloy,
Lewis,	Law,
Sharpe (Lisgar),	Knowles,
Nickle,	Ross,
Aikins,	Turriff,
Burrell,	Douglas,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Thoburn,	Robb,
Roche,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto),	Gordon,
Foster (King),	Brown,
Morrison,	MacNutt,
Chabot,	Béland,
Bristol,	Bickerdike,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Perley,	Murphy,
Clare,	Cash,
Boyce,	Champagne,
Cromwell,	Lovell,
Marshall,	German,
Ball,	McCrea,
Donnelly,	Devlin,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Elson,	Fortier,
Gauthier (Gaspé),	Bourassa,
Barrette,	Brouillard.

M. BUREAU.

Guilbault,	Lapointe (St-Jacques),
Lavallée,	Ethier,
Forget,	Séguin,
Porter.	Lachance.

(L'amendement est rejeté.)

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

DU BILL RELATIF A L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

L'hon. FRANK COCHRANE propose la 3e lecture du bill (n° 32) tendant à encourager et favoriser l'amélioration des grandes routes.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Propose, appuyé par M. Pardee:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une 3e fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender de la manière suivante: (a) en insérant les mots suivants comme paragraphe 2 de l'article 3: "les sommes d'argent votées en une année quelconque pour être dépensées sous le régime de la présente loi seront réparties entre les diverses provinces du Canada d'après le chiffre de la population desdites provinces tel qu'établi par le dernier recensement.

(b) En biffant l'article 6.

—J'ai proposé l'amendement de façon à ce qu'il comprenne tout ce que j'ai à dire et pour que je puisse le discuter rapidement et que la Chambre s'en occupe à sa convenance. Il y a en réalité dans le bill deux points seulement qui divisent les partis. Il n'y a pas de division entre nous sur le principe même du bill. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'à même les revenus abondants du pays, nous pouvons payer aux différentes provinces du Canada un montant annuel assez élevé pour construire des ponts et des routes. Nous différons pourtant quant à la façon de faire la dépense. Nous ne sommes pas d'accord avec le Gouvernement sur sa proposition que l'argent devrait être dépensé comme il est prévu dans le bill tel qu'il a été adopté par le comité. Je voudrais insister sur les seuls points de désaccord tels que je le comprends.

D'abord, le bill prévoit un crédit annuel, mais il ne dit pas que la somme votée sera dépensée entre les différentes provinces d'après le chiffre de la population. Je crois avoir entendu le ministre des Chemins de fer déclarer que l'intention du Gouvernement était de dépenser cet argent comme une subvention aux différentes provinces en tenant compte de la population d'après le dernier recensement. Ce serait satisfaisant si c'était exprimé ainsi dans le bill et l'objet du premier paragraphe de mon amendement est d'exposer clairement que l'argent sera dépensé dans les provinces proportionnellement au dernier récensement décennal. Je crois que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer pour-

rait accepter cet amendement. La rédaction du bill indique que le paiement est une subvention, mais ce mot n'indique pas un paiement proportionnel et ainsi rien ne force le ministre ou le Gouvernement de faire une distribution proportionnelle entre les provinces. Nous sommes en désaccord sur ce point et un léger amendement apportera le remède nécessaire et nous permettra de nous accorder tous sur ce point.

La proposition qui suit est de biffer l'article 6, complètement. L'objection à cet article est qu'il accorde au ministre et au Gouvernement un pouvoir illimité, irrégulier et sans nécessité au sujet de cette dépense d'argent. Ceux qui siègent à gauche, pensent, monsieur l'Orateur, que cet argent serait mieux dépensé par les provinces. L'article 6 que je propose de supprimer donne au ministre des pouvoirs excessifs au point que de sa seule volonté, avec le consentement du Gouvernement dont il est membre. Il pourrait dépenser tout le montant pour une seule entreprise, lorsque toutes les provinces ont le droit d'en recevoir une partie, ou s'il le jugeait à propos, il pourrait refuser absolument de rien dépenser.

L'article dit:

Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et selon les termes et conditions prescrits par arrêtés du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de toute grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour lesdites améliorations ou constructions, la totalité ou une partie des sommes votées par le Parlement à cette province à titre de subvention. Il est cependant entendu que le ministre doit au préalable obtenir l'autorisation nécessaire, de la part de la législature de ladite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Nous voyons que l'argent pourrait être mieux dépensé par les différentes provinces. Je ne vois pas pourquoi le ministre des Chemins de fer ou le Gouvernement insisterait pour avoir le contrôle de la dépense de cet argent qui doit être donné aux provinces en spécifiant que c'est pour être dépensé sur les routes. L'autre subvention que nous accordons annuellement aux provinces leur est remise en leur laissant toute liberté de la dépenser comme il leur plait. Pourquoi cette subvention additionnelle ne leur serait-elle pas remise sur le même principe? Pourquoi le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement qui sont occupés dans tout le Canada à différents travaux se chargeraient-ils d'entrer dans les détails de dépenser de l'argent pour les routes des différentes provinces du Canada. Ne semble-t-il pas raisonnable et convenable que cet argent soit remis aux provinces qui en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord sont chargées du soin de l'entreprise et de la construction des ponts et des routes. Je ne vais pas aussi loin que de prétendre que le Gouvernement devrait abondonner tout contrôle. Le bill donne aux inspecteurs du Gouvernement le droit d'inspecter et de surveiller l'entreprise avant que l'argent ne soit dépensé ou même d'examiner les plans avant que les travaux ne soient commencés.

C'est suffisant pour le Gouvernement. Pourquoi ne pas confier aux provinces les travaux ou les projets de travaux? J'ignore quelle connaissance mon honorable ami le ministre des Chemins de fer possède sur l'établissement des routes. Peut-être connaît-il quelque chose à propos de celles de l'Ontario, mais il s'agit de toutes les provinces du Canada, de l'est à l'ouest. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes prêts à confier au gouvernement conservateur d'Ontario l'argent qui revient à la province. Nous croyons qu'il serait dépensé dans l'intérêt de la province. Nous sommes prêts de même à avoir confiance dans l'administration libérale de la province de Québec ou dans les autres gouvernements provinciaux dans tout le Canada. Nous croyons que ce sont les seuls compétents pour dépenser cet argent, et non le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement.

M. EDWARDS: Quand l'ex-gouvernement a voté de l'argent pour l'amélioration d'Ottawa, pourquoi ne l'a-t-il pas remis à la ville d'Ottawa plutôt qu'à une commission?

M. GUTHRIE: Je ne crois pas que l'on puisse faire de comparaison dans les deux cas. Il me semble que l'idée de dépenser de l'argent dans la ville d'Ottawa a été empruntée au programme des Etats-Unis, pour la ville de Washington. C'était là un cas plutôt exceptionnel. Mais ceux qui ont fait la Confédération n'avaient aucun doute dans leur esprit au sujet du corps législatif qui devait se charger des ponts et des routes dans le pays. Ils n'ont pas hésité sur ce point, ils ont confié les routes et les ponts aux gouvernements provinciaux et c'est là ce qui a été fait depuis lors, sauf de rares exceptions. Le ministre des Chemins de fer a dit qu'il y avait des exceptions, mais elles sont très nombreuses. Nous établissons aujourd'hui un programme que l'on devra suivre pendant de nombreuses années. Faisons en sorte de commencer régulièrement. Les dispositions du bill, et particulièrement l'article 6, permettrait à un ministre ou à un gouvernement malintentionné de se servir des pouvoirs qu'on leur donnerait pour les transformer en machine électorale dans une province quelconque du Canada.

M. GRAHAM: C'est ce qui a déjà été fait.

M. GUTHRIE: Je ne veux pas dire que le ministre actuel agirait ainsi, mais un ministre, ou un gouvernement peu scrupuleux, pourrait se servir de cette loi pour corrompre une province. Pourquoi ne pas éloigner la tentation en remettant l'argent à qui de droit, au lieu d'enfreindre l'acte de l'Amérique britannique du Nord?

Il y a un autre côté de la question que je désire traiter, car lorsque, dans une occasion précédente, j'ai parlé des granles routes interprovinciales, plusieurs m'ont demandé si je parlais sérieusement. Je parlais on ne peut plus sérieusement et depuis, j'ai relu les déclarations du ministre des Chemins de fer et des Canaux dans les Débats et j'ai constaté qu'il a déclaré expressément que ce serait une excellente chose d'avoir quelques-unes de ces grandes routes. Il a prétendu que le public les demande et il a laissé entendre qu'il pourrait fort bien en construire une entre Windsor et Québec.

En entendant le ministre parler ainsi, je me suis dit que la seule utilité d'une pareille route serait de rendre les promenades en automobiles plus agréables et plus faciles, pendant les mois d'été, et que cette route serait surtout utilisée par les promeneurs de Chicago et de Détroit, qui se rendent dans les Provinces maritimes.

Je considère que nous n'avons pas atteint un degré de développement qui nous permette d'empolyer les deniers publics à construire des routes de plaisances, dans les parties le plus peuplées de nos plus anciennes provinces, lorsqu'il reste tant à faire, dans les régions nouvelles et peu peuplées, pour permettre aux cultivateurs de transporter leurs produits sur le marché des villes.

Pour cette raison, je préférerais voir l'argent entre les mains d'une législature provinciale qui l'emploierait pour répondre aux besoins les plus pressants, au lieu de le laisser entre les mains du ministre des Chemins de fer, qui verrait d'un œil si favorable la construction d'une grande route interprovinciale allant de Windsor à Québec. C'est une entreprise que nous pourrons exécuter plus tard,—beaucoup plus tard.

Si l'on veut que cet argent soit employé utilement, il faut le consacrer presque uniquement à des fins agricoles, pour permettre aux cultivateurs des régions éloignées de se rendre sans trop de difficulté jusqu'à la ville la plus voisine. C'est de cette manière que nous contribuerons le plus effectivement au développement du pays. Si l'argent était remis directement aux provinces, c'est certainement de cette manière qu'elles l'emploieraient. Mais si le ministre est libre de l'employer à sa guise, il est à craindre que les dépenses se fassent dans une autre direction, car ce qu'il semble surtout avoir dans l'idée, c'est de construire de belles routes dans les parties les plus riches et les plus prospères du pays et de procurer des agréements à ses amis les propriétaires d'automobiles. Ce n'est pas de cette manière que je comprends l'intérêt du pays et je veux pas que le ministre soit autorisé, en vertu de cet article du bill, à employer tout l'argent destiné à une province à une seule entreprise ou à un seul genre de travail, selon son bon plaisir.

L'honorable ministre m'objectera, sans doute, qu'au terme de l'article 6, il est obligé d'obtenir le consentement du lieutenant-gouverneur d'une province, avant d'y entreprendre un travail quelconque. Si le ministre s'dresse au gouvernement de la province d'Ontario et lui dit: "J'ai l'intention d'employer cet argent à construire une grande route interprovinciale, depuis Windsor jusqu'à Québec, et je désire obtenir le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil à cet effet" et si le gouvernement provincial lui répond: "Nous ne consentirions pas à cela; nous voulons que cet argent soit dépensé dans le nouvel Ontario et dans les parties les moins favorisées de l'ancien Ontario". . .

M. EDWARDS: Mon honorable ami sait-il que le Gouvernement précédent a pris à sa charge une partie considérable de la route en question?

M. GUTHRIE: Oui, je le sais, mais cela ne détruit pas mon raisonnement.

M. EDWARDS: Et qu'il n'a pas même demandé le consentement de la province?

M. GUTHRIE: Il y avait une raison à cela. La route dont parle l'honorable député, est l'ancienne route militaire, entre Toronto et Kingston, construite par l'ancienne province du Canada, qui a toujours été considérée comme une entreprise fédérale, construite pour des fins militaires et si le Gouvernement fédéral a pris à sa charge une partie de cette route, cela ne nous autorise pas à autoriser la politique que comporte le présent bill.

Grâce à cet article 6, le ministre pourra répondre au gouvernement d'Ontario: "Si vous ne donnez pas votre consentement au projet que je vous soumets, vous n'aurez rien du tout." Si l'admendement que je propose est adopté, le ministre ne pourra tenir un pareil langage et chaque province recevra annuellement la part de la subvention à laquelle lui donne droit sa population. Si l'article 6 est rayé du bill, chaque province pourra employer l'argent comme elle l'entendra et le Gouvernement fédéral se réservera le droit d'envoyer des inspecteurs sur les lieux, d'imposer certaines conditions et de s'assurer que l'argent est bien employé.

Je suppose que pour combattre ma proposition on m'objectera que l'argent ap-

partenant au Gouvernement fédéral, c'est à lui qu'il appartient d'en surveiller l'emploi. Cet argument n'a aucune valeur. A l'article 3 du bill, l'aide accordée aux provinces est désignée sous le nom de subvention. Dans quel but accorde-t-on une subvention? Actuellement les provinces reçoivent une subvention et elles sont autorisées à l'employer comme elles l'entendent. Si on avait raison de dire que la Chambre doit se réserver le contrôle et l'administration de l'argent qu'elle vote, nous devrions nous réserver l'emploi et l'administration des subventions que nous donnons déjà aux différentes provinces.

M. LANCASTER: L'honorable député prétend-il que lorsque nous votons une subvention à un chemin de fer, nous devrions remettre à la province, dans laquelle ce chemin est construit, l'administration et l'emploi de cette subvention?

M. GUTHRIE: Non; je ne mets pas un chemin de fer et une grande route dans la même catégorie.

M. LANCASTER: Quelle différence y a-t-il dans le principe? Si nous votons une subvention à un chemin de fer, pourquoi ne pas dire à la province: "Dépensez cet argent vous-même, car vous pouvez l'employer plus utilement que nous".

M. GUTHRIE: Les deux cas sont bien différents. De par la constitution, les chemins de fer sont de notre ressort, mais les grandes routes et les ponts sont sous la juridiction des provinces.

M. LANCASTER: Nous devons avoir l'administration de notre argent, quel que soit l'objet auquel il est destiné.

M. GUTHRIE: J'ai expliqué en quoi les deux cas diffèrent et si cette explication ne satisfait pas mon honorable ami, je n'y puis rien. Les auteurs de la Confédération ont été appelés à décider la question et il est dit expressément dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord que les grandes routes et les ponts sont sous la juridiction des provinces.

M. COCHRANE: Nous ne faisons rien de contraire à cet article de la constitution.

M. GUTHRIE: Vous empiètez complètement sur les droits des provinces en leur demandant leur consentement pour construire, maintenir et réparer les grandes routes. . .

M. COCHRANE: Avec leur consentement.

M. GUTHRIE: Et si elles ne consentent pas, le ministre est autorisé à dire: "Très bien; vous n'aurez rien". En agissant ainsi, il prend la direction absolue des grandes routes et des ponts, dans les différentes provinces, si le bill est adopté dans sa forme actuelle. Je me demande si l'honorable ministre agit sagement en demandant pareils pouvoirs. Quel avantage le public retirera-t-il d'une pareille politique?

M. LALOR: Il aura de bonnes routes.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami croit-il que sir James Whitney ferait un bon emploi de cet argent?

M. LALOR: Je crois que si c'est nous qui fournissons l'argent, nous devons en avoir la direction.

M. GUTHRIE: Dans ce cas, nous devrions nous réserver aussi l'administration des subventions que nous accordons aux provinces. Nous accordons tous les ans des sommes considérables à chaque province, et bien que ce soit notre argent, nous en laissons l'emploi aux gouvernements provinciaux. Si c'est notre argent et si le raisonnement de mon honorable ami est juste, nous devrions surveiller nous-mêmes l'emploi de ces subventions.

C'est l'ancienne doctrine de la centralisation que l'on veut faire revivre, tandis que depuis de nombreuses années la Chambre s'est de plus en plus prononcée en faveur de la décentralisation. De plus, il s'agit de sommes votées pour des besoins locaux. Je sais que l'honorable député de Haldimand (M. Lalor) n'aurait aucune objection à confier au gouvernement Whitney la direction absolue de cet argent et qu'il est convaincu qu'il serait employé pour le plus grand bien de la province et du public. Je suis également disposé à accorder ma confiance à ce gouvernement. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord, c'est-à-dire notre constitution, dit que les grandes routes sont sous la juridiction des provinces.

M. COCHRANE: La province ne se réserve pas l'administration des routes de comtés, bien qu'elle fournisse l'argent nécessaire à leur construction.

M. GUTHRIE: Ceci donne plus de force à ma prétention. La province d'Ontario, en votant cette loi, a admis en principe que les comtés et les townships connaissent mieux les besoins locaux, et au lieu de se réserver l'administration des routes dans le comté de Carleton, par exemple, le gouvernement dit aux autorités municipales: voici votre argent; dépensez-le là où il sera plus utile.

M. COCHRANE: Pas du tout.

M. GUTHRIE: C'est ce qui a lieu dans mon comté.

M. COCHRANE: Pas plus dans votre comté qu'ailleurs.

M. GUTHRIE: S'il s'agit d'une route provinciale, le gouvernement envoie un inspecteur et j'ignore si on a construit des routes provinciales dans mon comté; mais la loi municipale d'Ontario donne la direction absolue des routes de comtés aux autorités municipales du comté; des routes de canton, aux autorités municipales des cantons; des routes de ville, aux autorités municipales des villes. Le chemin appartient en propre à la couronne; mais la direction, l'administration et l'entretien du chemin appartiennent à la municipalité et non à la province.

M. EDWARDS: Le comté de Wellington n'a-t-il pas reçu un tiers de la subvention accordée par le gouvernement d'Ontario pour acquitter les frais de surintendance et autres?

M. GUTHRIE: Nous avons reçu la subvention votée pour les chemins publics et que nous avons dû dépenser suivant les données prescrites par le gouvernement d'Ontario.

M. EDWARDS: Et sous la surveillance d'un fonctionnaire nommé par le gouvernement d'Ontario.

M. GUTHRIE: Et personne ne s'opposerait à une disposition semblable, si on la retrouvait dans ce projet de loi. J'ai dit et répété que le ministre devrait avoir le droit de charger ses ingénieurs de faire l'inspection de la route ainsi construite, mais il va plus loin, puisqu'il exerce la haute main sur la dépense et qu'il peut dire à une province: Vous allez faire ceci, ou vous n'aurez rien.

M. EDWARDS: C'est bien là ce que dit la province d'Ontario au sujet des chemins publics du comté de Wellington.

M. GUTHRIE: En vérité, ce n'est pas là ce qu'elle fait.

M. EDWARDS: Oui, c'est là ce qu'elle fait. Dans les dix-neuf comtés de la province d'Ontario qui ont adopté la politique des bons chemins.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami (M. Edwards) eût mieux fait de ne pas m'interrompe. La province d'Ontario poursuit un système opportun, je l'affirme, et c'est ce système que devrait adopter l'honorable ministre des Chemins de fer dans ce cas. Le gouvernement provincial peut arguer en sa faveur qu'il est le corps spécialement créé par le statut relatif à la confédération pour prendre soin des routes publiques, et le Gouvernement fédéral n'est, en aucun cas, chargé de cette obligation.

M. EDWARDS: N'est-il pas vrai que, lorsqu'un comté de la province d'Ontario désire participer à l'octroi accordé par le gouvernement de cette province pour la création de bonnes routes publiques, il prépare le plan d'un chemin de comté et ce plan n'est-il pas soumis à l'approbation du gouvernement provincial?

M. GUTHRIE: Je croirais qu'il en est ainsi; le gouvernement provincial est l'autorité compétente pour s'occuper des routes publiques, tandis qu'il n'en est pas ainsi pour le Gouvernement fédéral. La première divergence d'opinion entre nous, c'est que nous disons qu'on devrait traiter également toutes les provinces et que chacune devrait recevoir annuellement la subvention qui lui revient, d'après le chiffre de sa population. C'est là ce que l'honorable ministre nous dit avoir l'intention de faire, mais ce n'est pas là ce qu'on trouve dans ce projet de loi.

M. GRAHAM: Cela est vrai.

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'on ait le droit de faire cette affirmation.

M. GRAHAM: Le projet de loi est rédigé de façon à ne pas obliger le ministre à suivre cette attitude, si cela ne lui convient pas.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre a dit, en cette Chambre, que son intention était de traiter les provinces d'après le chiffre de leur population, tel qu'indiqué au dernier dénombrement.

M. COCHRANE: Et c'est ainsi que le crédit a été voté, à la dernière session.

M. GUTHRIE: Si l'on trouvait une disposition à cet effet dans le bill que nous discutons, cela ferait disparaître ma première objection.

M. GRAHAM: Mais on ne trouve pas cette disposition à ce projet de loi.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre va-t-il l'inscrire à ce bill?

M. COCHRANE: Non.

M. GUTHRIE: Alors, c'est la différence entre nous.

M. COCHRANE: Il faut que la Chambre vote le crédit, chaque année.

M. GUTHRIE: Oui, mais cela laisse au ministre le pouvoir d'ignorer une province, cette année, et une autre, l'an prochain; il lui permet de refuser de tenir compte du chiffre de la population dans les diverses provinces.

M. BLAIN: L'honorable député (M. Guthrie) refuse-t-il d'accepter la parole de l'honorable ministre des Chemins de fer et celle du très honorable premier ministre également?

M. GUTHRIE: Voyons un peu; si la parole du premier ministre et celle du ministre se rattachaient à l'interprétation d'un statut, je l'accepterais sans la moindre hésitation, mais ma crainte est que nous

n'ayons pas l'honorable premier ministre, l'an prochain, et le bruit court que nous allons perdre, avant longtemps, l'honorable ministre des Chemins de fer et nous ne pouvons dire qui remplacera ce dernier. Si le premier ministre était sincère—et je suppose qu'il l'était—et si le ministre des chemins de fer était également sincère— et j'imagine qu'il l'était—lorsqu'ils ont tous deux énoncé leur intention de mettre sur un pied d'égalité, au sujet de la distribution de cet argent, toutes les provinces, et ce, en tenant compte du chiffre de leur population, tel qu'indiqué au dernier dénombrement, pourquoi s'opposent-ils à synthétiser cette déclaration dans cette législation? Il vaut mieux l'avoir dans nos statuts que de ne nous en rapporter qu'à notre mémoire, ou même qu'aux Débats qui ne lient personne. Nous ne nous opposons pas à cette dépense; au contraire, nous l'approuvons, et je tiens à faire ressortir ce fait, étant données les allégations que les journaux conservateurs publient, chaque jour. Le "Mail", de Toronto, affirmait dernièrement que le parti libéral s'opposait au projet de loi relatif à l'amélioration des grandes routes.

M. LALOR: Il est certain que c'est là ce que le Sénat a fait, l'an dernier.

M. GUTHRIE: La presse et les orateurs conservateurs du pays se sont montrés des plus injustes à l'endroit du Sénat, à ce propos. Le Sénat a fait sept propositions, au moyen de modifications dont l'honorable ministre a accepté cinq, cette année.

M. COCHRANE: C'est ce que j'ai fait, l'an dernier.

M. GUTHRIE: On doit avouer que, puisque l'honorable ministre a jugé à propos d'adopter cinq des amendements proposés, l'année dernière, par le Sénat, celuici a fait un excellent travail.

M. LANCASTER: Pourquoi ne s'est-il pas arrêté là, pour disparaître ensuite?

M. GUTHRIE: Si, l'an dernier, le Sénat a estimé que l'argent devrait être dépensé par les provinces, il a eu raison de prendre cette attitude, et s'il ne la modifie, cette année, il sera encore dans le bon chemin. Nous voulons que le peuple du Canada sache que la gauche, en cette Chambre, ne s'oppose pas à un octroi d'argent, mais qu'elle réclame instamment que les provinces exercent la haute main sur la dépense de ces deniers et qu'on leur distribue cet argent suivant le chiffre de leur population respective.

M. LALOR: Les cultivateurs qui acquittent les taxes sauront bien ce qu'ils font.

M. GUTHRIE: Nous voulons que les cultivateurs sachent que les fausses représentations auxquelles on a eu recours, depuis ces douze derniers mois, sont un outrage à l'adresse du parti libéral, parce que le mot d'ordre a été donné à la presse —reptile, comme dirait le ministre des Travaux publics—de dire que le parti libéral s'opposait à l'adoption du projet de loi relatif à l'amélioration des grandes routes.

M. LALOR: Il l'a tué, à la dernière session.

M. GRAHAM: Ce fut le Gouvernement qui le tua.

M. GUTHRIE: Et si nous pouvons tuer ce projet, tel qu'on le trouve dans le bill qui nous est maintenant soumis, nous le ferons volontiers, et si nous pouvons le modifier, nous le modifierons, afin de le mettre d'accord, non seulement avec le sens commun, mais encore avec les dispositions du statut de la Confédération, en laissant aux provinces le droit de dépenser leur propre argent à l'amélioration de leurs chemins publics, suivant qu'elles jugent à propos d'exécuter ces travaux. Je crains que l'honorable ministre ne se sente pas tout disposé à accepter la modification que nous proposons.

M. HENDERSON: Je ne crois pas qu'il éprouve ce sentiment.

M. GUTHRIE: Il devrait étudier très sérieusement cette question, parce que je crois que ma requête est très raisonnable. Tout ce que je lui demande, c'est d'inscrire à ce projet de loi la promesse qu'il a faite lui-même et, alors, ma première objection n'aura plus sa raison d'être. La seconde subsistera, parce que c'est une question de savoir si c'est lui qui dépensera ces deniers, ou si l'on confiera cette tâche aux différentes provinces.

M. C. JAMESON (Digby): La majorité des cultivateurs du Canada considère que le projet de loi que nous étudions est la mesure la plus importante, au point de vue de la législation, que le Gouvernement ait soumis, sans excepter le bill naval.

Ce projet de loi a été assez généralement débattu, chaque fois qu'on l'a soumis à la Chambre, au cours de cette session. Les honorables membres de la gauche ont pris une attitude qui a lieu d'étonner, en disant—bien qu'ils reconnaisent la nécessité d'améliorer les chemins publics—qu'ils condamnent le moyen qui est de nature à atteindre ce but.

En proposant l'amendement, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a établi deux points principaux. Il a dit qu'on devrait proportionner l'argent accordé à chaque province au chiffre de sa population, tel qu'il a été indiqué au dernier dénombrement. On se rappellera qu'un projet de loi de cette nature a été débattu par la Chambre, à la dernière session, et que, dans le but de pourvoir à la

dépense de l'argent qui serait voté à cette fin, d'après cette loi, le Gouvernement a inscrit au budget supplémentaire le montant d'argent que devaient se partager les différentes provinces, suivant leur population respective. Voici le crédit porté au budget supplémentaire de l'année dernière:

Provinces.	
Alberta	$52,189 90
Colombie-Anglaise	54,669 52
Manitoba	63,460 10
Nouveau-Brunswick	49,019 86
Nouvelle-Ecosse	68,576 90
Ontario	351,466 64
Ile du Prince-Edouard	13,059 70
Québec	278,964 80
Saskatchewan	68,592 58

Ce qui fait un total d'un million de dollars. Cet état était basé sur le chiffre de la population du Canada, tel qu'indiqué au dernier dénombrement. Le but à atteindre abondait dans le sens même de l'amendement de l'honorable député.

M. GUTHRIE: Pourquoi ne pas indiquer cela dans le projet de loi lui-même?

M. JAMESON: Le Parlement aurait le pouvoir de voter cet argent. Si, dans l'avenir, le Parlement désire ignorer ce principe de distribution, il n'y a plus de raison qui empêche le Parlement d'agir en cette façon, et il n'est pas besoin d'amendement pour cela.

Mon honorable ami demande qu'on biffe l'article 6 de ce projet de loi. Voici cette disposition:

> Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres en conseil et selon les termes et conditions prescrits par arrêtés du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de toute grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour lesdites améliorations ou construction, la totalité ou une partie des sommes votées par le Parlement de cette province à titre de subvention. Il est, cependant, entendu que le ministre doit au préalable, obtenir l'autorisation nécessaire de la part de la législature de ladite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur siégeant en conseil.

Notez bien que chaque fois qu'il s'agira de faire une dépense de cette nature sous la direction du ministre, il faudra obtenir l'assentiment du lieutenant-gouverneur et de l'assemblée législative de la province.

Voici sur quoi se fonde mon honorable ami pour demander que cet article soit biffé. Il s'agit, dit-il, d'une sorte de subvention; pourquoi ne la vise-t-on pas comme on fait des autres subventions accordées aux provinces et dont celles-ci disposent à leur gré? Il y a cette différence que les subventions générales chaque année payables aux provinces sont déterminées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et qu'il s'agit ici d'une subvention spéciale et supplémentaire accordée par le Parlement dans un but particulier; c'est pourquoi il me paraît juste et convenable que le Parlement se réserve un certain empire sur l'emploi des deniers dont il autorise le versement.

L'autre jour, le représentant de Humboldt (M. Neeley) s'opposait à l'adoption du projet de loi pour une raison qui me parut tout à fait étrange. Le gouvernement d'une province quelconque, disait-il, ne pourrait rien faire de plus impopulaire que de refuser l'aide pécuniaire que le Gouvernement fédéral lui offrirait dans un but aussi excellent que l'amélioration des grandes routes. En cela, l'honorable député avait raison. La gauche semble commencer à s'apercevoir que le projet de loi de même nature qui fût rejeté à la dernière session avait l'approbation générale et que les gens ont vu de l'œil le plus défavorable la défaite qu'en causèrent les amendements du Sénat.

Mon honorable ami de Humboldt a fait part à la Chambre d'une résolution votée par la législature de la Saskatchewan et dont l'effet, si le Gouvernement venait à y accéder, serait de retarder indéfiniment toute législation ou subvention dans ce but. Le Gouvernement, dit-il, devrait agréer cette résolution qui tend à l'empêcher d'atteindre son but. Je ne conçois rien de plus déraisonnable, de plus contraire à toute règle de logique et à tous les principes du sens commun. Il m'a toujours semblé que les corps législatifs devraient agir de leur propre initiative et assumer la responsabilité de leurs actes. Je considère que nulle législature provinciale, celle de la Saskatchewan pas plus qu'une autre, n'a le droit de dicter au Parlement ou au Gouvernement fédéral la manière dont il devra exercer ses fonctions, ni le programme législatif qu'il devra suivre.

Le Gouvernement va faire voter un projet de loi tendant à l'amélioration des grandes routes; il va consacrer à cet objet un million de dollars, et si le gouvernement de l'une quelconque des provinces refusait de s'entendre avec le ministre relativement à l'acceptation et à la dépense de la subvention à laquelle la province aurait droit sous le régime de la loi nouvelle, je crois que le peuple saurait profiter de la première occasion pour lui infliger le châtiment qu'il mériterait.

Quant à mon honorable ami de Saskatoon (M. McCraney), il soutient la doctrine la plus bizarre. S'il s'agissait de deniers prélevés hors du territoire canadien, dit-il, il approuverait cette dépense; et il se croit obligé de s'y opposer parce que l'argent devra être fourni par le peuple. Selon lui, on devrait plutôt faire servir cette somme à la réduction du coût de la vie. Et mais, je le lui demande, comment

pourrait-on plus sûrement atteindre ce but qu'en améliorant les moyens de communications entre producteurs et consommateurs?

Je ne sais si l'honorable député s'est demandé où son raisonnement allait le conduire. A l'heure qu'il est, la ville de Saskatoon demande l'ouverture d'un crédit considérable pour l'érection d'un édifice public répondant aux besoins d'une population grandissante. S'il fallait s'en tenir au principe énoncé par l'honorable député, il ne serait pas voté de deniers pour la construction de ce bâtiment; il ne s'exécuterait plus d'ouvrages publics, il n'y aurait même plus de grandes routes. Mon honorable ami a sans doute voulu plaisanter en tenant un tel langage.

Il y a quelques jours, l'honorable député de Pictou prenait la parole sur le bill et en critiquant la forme, disait que le projet devait être conçu de façon à contenter la gauche. Demander au Gouvernement de contenter nos adversaires, c'est lui imposer une tâche assez difficile. Si jamais un ministre venait à songer sérieusement à contenter les membres de la gauche—il m'a parfois semblé que le Gouvernement tente de louables efforts dans ce sens, et plus particulièrement à l'égard de mon honorable ami de Pictou, mais toujours avec un succès médiocre—je conseillerais à ce membre du cabinet de commencer par s'asseoir, tracer un cercle carré et résoudre le problème du mouvement perpétuel; après s'être livré à ces exercices relativement faciles, il pourrait aborder la tâche plus ardue de contenter les députés de l'opposition.

Le propre de nos adversaires, ce n'est pas d'être satisfaits, mais plutôt de trouver matière à critiquer; si l'on venait à les contenter, leur présence ici n'aurait plus leur raison d'être.

Si son parti et lui-même l'avaient voulu, mon honorable ami de Pictou aurait pu obtenir une loi dont la forme eût été à son goût. Nos adversaires ont exercé le pouvoir pendant seize ans, et le représentant de Pictou a passé une partie de ce temps-là dans les rangs ministériels.

M. CHISHOLM (Antigonish): Et durant ce temps-là, dans quelle proportion nos adversaires ont-ils accru le chiffre des subventions accordées aux provinces?

M. JAMESON: L'honorable député est capable de le dire. Pendant tout ce temps, ont-ils saisi la Chambre de quelque projet tendant à l'amélioration des grandes routes? Pas du tout; mais maintenant que le Gouvernement à déposé ce projet de loi, ils s'aperçoivent qu'ils ont perdu une belle occasion de subvenir aux besoins du pays, et je suis sûr que cela n'est pas sans leur causer quelque dépit.

Bien pesées et bien examinées, les objections des membres de la gauche se réduisent au nombre de trois; ce sont: premièrement, l'esprit de parti qui les porte assez naturellement à combattre tous les projets du Gouvernement; deuxièmement, le regret de n'avoir pas eux-mêmes légiféré à cet égard lorsqu'il était en leur pouvoir de le faire; troisièmement, la jalousie; c'est au Gouvernement actuel qui reviendra tout le mérite de cette loi qui, je n'en doute pas, reçoit l'approbation du public.

A la dernière session, les membres de la gauche s'opposaient à l'adoption d'un projet de loi semblable à celui-ci. Ils saisirent alors la Chambre de divers amendements qui furent rejetés. Ayant agi de la sorte, ils avaient rempli ce qu'ils considéraient comme leur devoir envers le pays. Le bill fut ensuite renvoyé au Sénat; leur influence politique l'y suivît, et il fut modifié de telle sorte que le Gouvernement ne put agréer les amendements.

Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a qualifié d'"obstination" le refus opposé par le Gouvernement aux amendements du Sénat. L'amendement auquel le Gouvernement trouvait le plus à reprendre était censé avoir été conçu par le Sénat, tandis qu'en réalité c'était l'œuvre du très honorable chef de l'opposition, qui tentait par ce moyen de légiférer à sa manière, chose qu'il aurait pu faire à toute époque avant le 21 septembre 1911, si la pensée lui en était venue. Quoiqu'il en soit, la nation ne souffrira pas que l'initiative de la Chambre populaire, de la Chambre élue par le peuple et envers lui responsable, soit entravée et retardée par une Chambre qui n'a aucun compte à rendre au peuple et n'est responsable qu'envers l'"impitoyable moissonneur".

Lorsque, il y a quelques années, le projet de la fédération australienne fut soumis au peuple de l'île-continent, un journal de Sydney publia une caricature représentant l'attitude du parti anti-fédéral. Cette caricature montrant un garçonnet se tenant sur une voie ferrée et ne prêtant aucune attention à l'approche d'un train rapide; à côté, on voyait le convoi immobile et le mécanicien descendu pour examiner les roues motrices. Au bas se trouvait cette légende:

The boy stood on the railway track
He heard the whistle squeal;
The engineer got slowly down,
And scraped him off the wheel.

Au scrutin, le parti anti-fédéral d'Australie fut littéralement écrasé; je suis fermement convaincu que le parti politique qui combat le présent projet de loi sera châtié de la même manière lorsqu'il en appellera au peuple et que la popularité de ce projet sera soumise à l'épreuve décisive.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je suis sûr que la Chambre a prêté une oreille attentive au discours varié de l'honorable député de Dugby (M. Jameson), qui prend trop rarement la parole et, lorsqu'il élève la voix, sait donner au débat un intérêt, une teinte spirituelle qui font trop souvent défaut aux discours que l'on entend ici. L'honorable député semble avoir pour la gauche une sympathie excessive; je le prie de m'en croire, les députés oppositionnistes se portent tous à merveille, sont tous dans les meilleures dispositions d'esprit et ne se font de mauvais sang au sujet d'aucun des projets déplorables que son imagination lui fait nous attribuer.

Les seules personnes que tracasse la question de savoir si le bill sera adopté ou rejeté, ce sont certains meneurs du parti conservateur, qui soupirent après le partage des dépouilles, après le partage de ce million qui, dans leurs mains, constituerait un si bel engin d'élection. Voilà les gens qui se font de la bile au sujet de ce projet de loi; ce sont eux qui furent déconcertés quand ils virent que le bill de l'an dernier n'était pas adopté tel que les ministériels l'avaient appuyé; ce sont les mêmes gens qui seront encore désappointés cette année si le présent bill n'est pas adopté tel qu'il est conçu.

En ce qui concerne cette question, la Chambre se trouve dans une position singulière. "Notre projet est merveilleux," disent les ministériels; "il dépasse tout ce que l'on a conçu jusqu'à présent; au cours de leurs quinze années d'exercice du pouvoir, jamais il n'est venu à l'esprit des membres de la gauche une idée aussi brillante que celle qui nous éblouit en ce moment."

Lorsqu'on analyse la question, toute cette merveilleuse politique consiste en ce que, d'après le préambule du projet de loi, ces députés se proposent de prendre un million de dollars dans les coffres publics et de le donner aux provinces. Il n'y a en cela rien de très mystérieux ou de mirobolant. Les subventions aux différentes provinces ont été augmentées à différentes époques, après des conférences avec les provinces, et les subventions plus fortes accordées de temps à autre par le Parlement étaient destinées à l'amélioration des routes des différentes provinces du pays, ainsi qu'à l'amélioration de toutes les institutions confiées à leurs soins. Grâce à ce projet de loi, le Gouvernement, sans tenir compte des subventions versées dans le passé, se propose, dit-il, de prendre un million de dollars et de remettre cette somme aux provinces afin que les routes soient améliorées. Lorsqu'on désire s'assurer des prétendues intentions de ceux qui proposent l'adoption d'un bill, il est rarement nécessaire de se reporter au préambule. On dit que les grandes routes du Canada sont une

M. JAMIESON.

partie importante des moyens de transport; tout le monde l'admet. On dit que:

Considérant que devant les progrès et le développement grandissant du pays, il est désirable et à propos d'améliorer et de prolonger les grandes routes existantes, et de prêter assistance aux diverses provinces du Canada.

Voilà le préambule du présent bill, et le Gouvernement entreprend de voter une somme d'argent pour venir en aide aux diverses provinces du Canada. Ces députés exposent cela dans le préambule de leur projet de loi, mais ils soumettent un projet qui ne donne pas effet à ce que seraient leurs intentions, au dire du préambule. Le premier ministre et le ministre des Chemins de fer complètent le préambule en disant: Nous nous proposons de remettre cette somme aux provinces; nous n'avons pas l'intention de faire autre chose. Ainsi, voyez la preuve de nos déclarations à cet égard. L'an dernier, lorsque nous avons déposé le budget supplémentaire, pour mettre à exécution les dispositions du bill, nous y avons inscrit une somme à remettre aux provinces et nous l'avons répartie de la même manière que les subventions; par conséquent, les membres de la droite n'ont pas le droit de mettre en doute la ligne de conduite que nous suivrons en cette matière. Nous connaissons tous le vieux dicton que le chemin de l'enfer est pavé de bonnes intentions. Ces messieurs paraissent remplis de bonnes intentions, mais lorsqu'il faut mettre par écrit leurs intentions véritables, ils ne réalisent certainement pas leur idéal.

Si le député de Digby avait aucun droit de croire que le bill dont la Chambre est saisie est l'accomplissement des promesses de ses chefs, cette question ne serait pas mise aux voix. Quel étrange spectacle s'offre à la Chambre. Sous le présent Gouvernement, nous devons accepter la parole des ministres au sujet de la qualité et des conséquences des lois qu'ils se proposent de rendre, et lorsque nous examinons le texte des statuts, peu importe qu'ils diffèrent entièrement des déclarations ministérielles. Lorsque nous nous demandons si le texte qui sera la loi du pays est censé interpréter l'objet véritable du projet de loi, ces députés disent: Sous le présent Gouvernement, ce n'est pas ce qu'on met dans la loi qui doit servir aux juges à l'interpréter; c'est ce que le ministre des Chemins de fer et le premier ministre jugent à propos de dire, même si ce qu'ils disent contredit carrément le texte de la loi.

Si le ministre des Chemins de fer avait exposé dans le bill ce qu'il prétend être ses intentions, le député de Wellington-sud n'aurait pas eu à proposer son amendement. Pourquoi le ministre des Chemins de fer ne déclare-t-il pas ses intentions dans le projet de loi? Dans le préambule du bill,

le ministre en expose l'objet merveilleux, ce projet digne d'un homme d'Etat dont nous n'avons pas eu d'exemple dans ce pays, la quintessence de tout ce qui est merveilleux et mystérieux, mais qui, exprimé en bon français, ne signifie pas autre chose que le projet de puiser tant d'argent dans les coffres publics et de le donner aux provinces.

On nous dit que personne ne devrait mettre en doute les qualités de ce merveilleux bill, et que quiconque le fera aura des ennuis. Je contredis carrément et ouvertement quiconque pense que les membres de la gauche s'inquiètent de son opinion au sujet de ce projet de loi, et je suis prêt à me rendre dans ma division électorale, ou dans toute autre, et à demander à la population canadienne si elle ajoute foi à ce que disent ces députés ou si elle ne préfère pas tenir compte de leurs actes. Les actes valent mieux que les paroles. Les déclarations n'ont pas beaucoup de valeur lorsqu'il s'agit de lois, on se demande ce que contient le document qui doit régler l'emploi des fonds. Ostensiblement, ces fonds seront remis aux provinces; en réalité, ces messieurs veulent les garder sous la main. Ils savent que le droit de s'occuper des chemins appartient exclusivement à chacune des provinces, et dans l'article 6 du bill, ils reconnaissent que les provinces sont propriétaires de ces chemins et que ni le Parlement fédéral, ni aucune autre autorité dans l'empire britannique, ne sauraient empiéter sur le droit des provinces à cet égard. Ils admettent tout cela, et cependant ils disent: Nous voulons insérer dans le bill quelque chose qui nous autorise à disposer de ces fonds. La question qui divise les partis est bien tranchée. Le représentant de Digby n'a pas besoin de chercher à détourner l'attention de la Chambre, voire celle du pays, de ce projet de loi par des moyens comme celui dont il s'est servi avec tant d'habilité.

Je puis lui dire qu'à part les partisans politiques qui veulent régler l'emploi de ces fonds, il y a autant de gens qui regretteraient que ce bill ne fût pas adopté qu'il y en a que l'honorable député peut induire en erreur en déclarant que les membres de la gauche s'opposent à ce que le Gouvernement fédéral vienne en aide à l'établissement des routes, et en cachant le fait que nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons demandé au ministre des Chemins de fer de mettre dans ce document les paroles dont il s'est servi en cette enceinte au sujet de ses intentions. La déclaration que les députés de la gauche s'opposent à ce que le Gouvernement fédéral prête son concours pour l'amélioration des routes est mensongère. Et celui que l'a fait et qui a entendu la discussion doit, dorénavant, savoir qu'elle est fausse.

J'ose dire qu'à aucune époque de nos annales parlementaires, jamais un gouvernement ne s'est présenté devant la Chambre et lui a soumis, dans des circonstances comme celles qui existent dans le présent cas, un projet de loi par lequel le Gouvernement déclare que son but reconnu est telle chose, tout en avouant que le langage du bill ne répond pas à ses intentions et en refusant de mettre dans le document un exposé des intentions dont il prétend être véritablement animé. Telle est la situation dans ce cas-ci. Nous ne pouvons pas dire ce que les membres de l'autre branche de la législature feront au sujet de cette question. Nous savons quelle était leur opinion l'an dernier. Nous savons qu'ils ont reconnu les droits constitutionnels des provinces du Canada. Ceux-ci sont mentionnés en termes formels dans le préambule de ce projet de loi. Les membres de l'autre branche de la législature ont reconnu leurs droits constitutionnels de résoudre la question des pouvoirs des provinces, et les membres de la droite savent qu'ils ont eu raison de le faire.

M. BRADBURY: Non.

M. MACDONALD: L'honorable député me dira peut-être en quoi ils ont eu tort.

M. BRADBURY: En quoi avaient-ils raison?

M. MACDONALD: Ils ont eu raison parce que les membres de la droite ont mis dans le préambule de la loi ce qu'ils n'ont pas mis dans le dispositif.

M. MACDONELL: Excellente raison!

M. MACDONALD: Je m'étonne que le représentant de Toronto, dont les préjugés politiques l'emportent parfois sur son sens légal, croit qu'il peut mettre dans le dispositif d'une loi tout le contraire de ce que contient le préambule. L'honorable député qui s'est beaucoup occupé des bills d'intérêt privé sait qu'il n'oserait pas mettre dans le dispositif d'une loi des choses contraires à ce qui est dit dans le préambule.

C'est ce que fait le présent projet de loi et c'est cause de l'anomalie de sa rédaction et des conséquences qui pourraient s'ensuivre que les députés de la gauche ne craignent pas de dire qu'un Gouvernement qui soumet un projet au Parlement devrait déclarer ses intentions, et ne pas laisser à la Chambre, ou à n'importe qui, le soin de les découvrir.

M. J. J. HUGHES (King, I.P.-E.): Vu que plusieurs journaux qui appuient le ministère dans ma province, et même dans toutes les provinces, dénaturent grossièrement l'attitude de l'opposition envers ce projet de loi, je me crois tenu de dire

quelques mots avant que le sort du bill soit finalement réglé. L'idée qui semble dominer dans quelques-uns des articles que j'ai lus et qui dominent apparemment dans l'esprit de leurs auteurs, c'est que la somme d'argent qu'on se propose de dépenser aux termes du présent bill est un don fait aux provinces, ou à la population canadienne, par le ministère, par les douze ou quatorze personnes qui le composent. Elles ne semblent pas se rendre compte que tous les fonds que reçoit le Gouvernement actuel, ou tout autre, proviennent d'abord des impôts prélevés sur le public, et que la somme d'argent qui sera remise aux provinces vient en premier lieu des provinces elles-mêmes. C'est un simple partage. Autant vaut parler carrément et ne rien cacher relativement à ce projet de loi. L'opposition croit vraiment que l'objet du bill est de servir de pion sur l'échiquier politique. C'est là l'un de ses principaux objets.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. HUGHES: Il ne sert de rien de tourner autour du pot.

M. SMYTH (Algoma): C'est là une idée tirée par les cheveux.

M. HUGHES: Le Gouvernement dit que l'intention est de dépenser les fonds dans les provinces d'après le chiffre de leur population, et d'employer chaque année la quote-part allouée à chaque province, mais il refuse de le dire dans le bill et il ne motive pas son refus.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a posé à l'honorable premier ministre une question directe lorsqu'il lui a demandé de quelle manière l'amendement proposé par le chef de l'opposition empêcherait le Gouvernement de mettre a exécution ce qu'il prétend être l'intention de ce bill. L'honorable premier ministre n'a pas répondu, apparemment parce qu'il ne pouvait pas répondre. La seule réponse qu'il a donnée a été que l'amendement n'était pas nécessaire. Il semble y avoir quelque raison cachée qui porte le Gouvernement à refuser tous les amendements que la gauche propose à ce bill en vue d'aider le Gouvernement à exécuter ses intentions. Est-ce que l'opposition est déraisonnable en soupçonnant qu'il existe quelque motif sinistre?

M. LALOR: Elle se trompe, voilà tout.

M. HUGHES: Ce bill n'avait pas encore été soumis au Parlement l'année dernière, on n'avait fait qu'en parler lorsque l'élection de Renfrew a eu lieu et que deux ministres sont allés dans ce comté.

M. GRAHAM: Cinq.

M. HUGHES: L'honorable député de Renfrew dit que cinq députés sont allés dans son comté chercher à influencer les électeurs en leur promettant que des sommes considérables seraient dépensées dans ce comté, en vertu de ce projet, s'ils votaient pour le bon candidat. Encore cet après-midi, j'ai entendu le ministre des Finances dire à l'honorable député de Halifax que des crédits supplémentaires n'étaient pas encore complétés, qu'ils étaient encore à l'étude, et, cependant, il y a trois mois qu'on répandait dans le comté d'Antigonish une liste des crédits supplémentaires dans le but d'influencer une élection. Est-il déraisonnable de supposer qu'un gouvernement qui s'est conduit de cette façon en ces deux circonstances ne se servira pas de l'argent qui sera voté par ce bill pour influencer les électeurs? Personne ne niera que l'opposition n'a pas toute raison de penser ainsi dans les circonstances.

En outre, la tendance des projets de loi ministériels paraît être d'empiéter autant que possible sur les droits et privilèges des provinces, et d'abandonner en faveur du parlement impérial ou de quelque corps impérial les droits et privilèges du parlement canadien. Cette tendance est dangereuse. Plus que cela, le Gouvernement semble animé du désir d'enlever au Parlement autant de pouvoir qu'il peut, en lui faisant voter des crédits très considérables, sans dire à quel objet spécial il les emploiera. C'est encore une tendance dangereuse. Pour toutes ces raisons, l'opposition est amplement justifiée de combattre ce bill. Nous craignons l'usage que le Gouvernement fera de cet argent. Il n'y a encore que quelques mois l'honorable député de Digby (M. Jameson) a dit que si un gouvernement provincial refusait d'accepter l'argent dans les conditions que le Gouvernement fédéral imposerait, il croyait que les électeurs de cette province sauraient comment traiter ce gouvernement. N'avons-nous pas raison de conclure de cela que les conditions que le Gouvernement fédéral imposera à un gouvernement provincial d'un même parti politique que lui sera facile d'exécution.

M. BRADBURY: Est-ce là ce que faisait l'ancien Gouvernement?

M. HUGHES: Mais il sera peut-être très difficile à un gouvernement provincial qui ne serait pas en harmonie politique avec le Gouvernement fédéral d'accepter les conditions que celui-ci lui posera, dans le but de rendre ce gouvernement impopulaire auprès des électeurs de cette province. Voilà ce que l'honorable député de Digby a donné à entendre il y a quelques instants. De quelle manière que nous examinions ce bill, il paraît certainement cacher quelque chose, puisque le Gouvernement refuse absolument d'accepter tout amendement que l'on propose, le but de l'amendement étant de pourvoir à l'exécution de ce

que le Gouvernement dit qu'il a déjà lui-même l'intention d'exécuter. Le Gouvernement veut se réserver le pouvoir de faire tous les changements qu'il voudra plus tard, et nous avons raison alors de nous opposer à ce bill de toutes nos forces, car on pourrait en faire la mesure la plus inique qui ait jamais été votée dans le Parlement du Canada, et nous n'avons aucune assurance que ce n'est pas là ce que l'on fera. Conséquemment, je répète que nous avons raison de combattre ce bill, et je me propose de voter contre. Telles sont quelques-unes des raisons de mon vote que j'offrirai aux électeurs qui m'ont envoyé ici.

M. C. A. GAUVREAU (Témiscouata): Je me lève simplement pour donner un exemple à l'appui de ce que vient de dire mon honorable ami de King (I.P.-E.) (M. Hughes). Je suis allé dans mon comté à la fin de la semaine dernière, et je n'ai pas été beaucoup surpris lorsque j'ai vu un conservateur, ami du Gouvernement, faire signer une pétition par les cultivateurs de mon comté. Quel était l'objet de cette pétition? Il disait aux cultivateurs: vous n'avez que faire d'emprunter de l'argent en vertu de la loi de la province de Québec, parce que vous aurez à payer des intérêts sur cet argent. Nous avons devant le Parlement fédéral un bill qui, si le Sénat ne le tue pas, vous permettra d'avoir tout l'argent que vous voudrez pour améliorer vos chemins et les grandes routes sans qu'il vous en coûte rien. Cela montre à quelles fins on fait servir ce bill en certains quartiers.

Je me suis levé simplement pour donner à la Chambre un exemple à l'appui de ce que mon honorable ami de King a dit. Ce bill n'est qu'un engin d'élection.

M. W. A. CLARKE (Wellington-nord): Tous les membres de cette Chambre, tant du côté de la gauche que du côté de la droite, devraient remercier le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) de l'attention qu'il a donnée à ce bill, non seulement pendant cette session, mais à la session dernière. Il a prêté l'oreille à un grand nombre de discours prononcés par des députés des deux côtés de la Chambre et je crois qu'il profitera des idées qui ont été émises. Après avoir écouté la discussion, il pourra, lorsque les gouvernements des différentes provinces lui demanderont son avis, leur donner des conseils qui leur seront de grande utilité dans l'emploi de l'argent qui sera voté par le Parlement fédéral.

J'ai l'honneur de représenter une partie du comté de Wellington-nord avec mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie), et je partage son avis que nous avons dans notre comté de très bonnes routes de campagne. Cette question des bons chemins n'intéresse peut-être pas autant la partie du comté qu'il représente que la partie que je représente moi-même, parce que les chemins dans le bas du comté, ou est située la ville de Guelph, et qui a été la première habitée, sont en fort meilleur état que dans la partie nord du comté. Le bas du comté a été colonisé avant la partie nord, elle a été aussi traversée par des chemins de fer longtemps auparavant, et toutes ces circonstances ont contribué à faire des routes améliorées. Plus tard les chemins de fer ont été construits dans la partie nord et des villages ont surgi aux endroits les plus importants des anciens chemins de campagne. Conséquemment, à mesure que les chemins de fer étaient construits, des villages surgissaient et ces villages sont à plusieurs milles de distance des chemins de campagne. Je crois que c'est l'intention du ministre des Chemins de fer d'employer les fonds pour les chemins au plus grand avantage du plus grand nombre. J'espère qu'il aura le bon esprit de dépenser l'argent sur les routes qui mènent aux marchés actuels et non pas aux endroits qui étaient les marchés il y a vingt-cinq et trente ans. Le village ou je demeure est éloigné d'environ cinq milles de toute maison de campagne. Ainsi que mon honorable ami de Wellington-sud l'a dit, l'autre soir, le comté de Wellington se propose de dépenser environ un demi-million de dollars pour l'amélioration de ces routes pendant les prochains huit ou dix ans. Le comté ne se propose pas d'émettre d'obligations afin de faire tous les travaux d'un seul coup, mais il veut étendre la dépense sur une période de huit ou dix ans à mesure que les travaux se feront. La longueur des chemins de comté n'est pas aujourd'hui le quart de ce que nous espérons qu'elle sera lorsque nous aurons dépensé le demi million que le conseil de comté se propose de voter à sa prochaine réunion. On a consulté des spécialistes avant de dépenser une somme aussi considérable, et on a appris que 75 p. 100 du voiturage dans la province d'Ontario se faisait sur 25 p. 100 des grandes routes de la province. J'espère sincèrement qu'aucun membre de l'opposition ne croira que le Gouvernement, surtout le ministre, a l'intention, d'après les déclarations qui ont été faites par les différents ministres, de dépenser l'argent sur une grande route.

L'honorable ministre des Chemins de fer a donné à entendre l'autre soir dans son discours que beaucoup de personnes aimeraient à avoir une grande route traverser le pays de Windsor à Québec. Je ne crois pas que par là il voulait donner à entendre que c'était l'intention du Gouvernement de dépenser l'argent de cette façon. Je ne

crois pas que ce serait dans l'intérêt de la population, même dans le vieil Ontario, que l'argent fût dépensé pour une grande route maintenant. Le temps n'est pas encore arrivé pour cela, malgré tout ce que plusieurs pourront dire, ainsi que le ministre a laissé entendre qu'il serait très avantageux d'avoir une grande route entre Windsor et Québec. Nous en serons certainement fiers. Je ne me proposais pas de parler à cette heure avancée de la séance, mais vu la discussion qui a eu lieu et vu aussi tout ce qui a été dit au sujet de ce qui se fit dans mon comté, j'ai pensé qu'il était de mon devoir envers mes électeurs d'exprimer mes vues sur cette importante question.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): J'approuve entièrement et absolument l'amendement proposé par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie). Je suis surpris que le ministre refuse d'accepter l'amendement à l'article trois. Il déclare que l'année dernière et cette année, c'était son intention d'accorder les subventions en proportion de la population. Pourquoi il refuse d'insérer cette condition dans le bill, c'est ce que je ne puis comprendre. Quelques-uns de nos honorables amis sont mécontents parce que le Sénat a rejeté le bill l'année dernière, mais je veux dire que j'approuve l'action du Sénat et je suis prêt à la discuter dans mon comté. Je crois que le Sénat avait plein droit d'obliger le ministère à insérer dans le bill les déclarations qu'il fait dans cette Chambre au sujet de ses intentions.

Mon honorable ami de Digby a dit que les subventions étaient fixées par la constitution fédérale, et je me contenterai de dire à ce sujet que le Dominion a déjà accordé bon nombre de subventions aux provinces depuis que le pacte fédéral est entré en vigueur. Cette subvention devrait être accordée exactement en la même manière que les autres. J'ai fait observer, en comité, que la clause 6, suivant moi, était absolument inutile parce que les clauses 4 et 5 s'apliquaient à la question. Je ne m'oppose nullement à ce qu'on accorde des subventions pour aider à construire de bonnes routes, mais je dois m'opposer à ce qu'on accorde des subventions en ce moment pour la construction d'une grande route. Les probabilités sont que si l'argent est laissé à la province, celle-ci saura comment le dépenser, et ce sera pour des chemins qui faciliteront directement aux cultivateurs l'accès des marchés. Je répète que j'appuie entièrement et absolument tout ce qui a déjà été dit à ce sujet, et bien mieux que je ne puis le faire, par l'honorable représentant de Wellington-sud.

M. LALOR: Mon honorable ami est-il parfaitement convaincu que, si le gouvernement provincial obtient cette subvention, l'argent sera dépensé au nord d'Ontario et non pas dans les anciennes parties de la province?

M. NESBITT: Je m'en rapporterais à la décision du gouvernement d'Ontario, quant à la manière d'employer cet argent le plus sagement possible. Je serais très heureux de voir une partie de cet argent dépensée dans mon comté, mais je ne m'opposerais pas à ce qu'il en fût autrement.

L'hon. R. L. BORDEN: L'attitude de ces honorables députés de la gauche à l'égard de ce bill me paraît avoir varié beaucoup depuis qu'il a été présenté pour la 2e lecture. L'honorable leader de l'opposition s'était alors exprimé ainsi:

> Mon honorable ami peut être assuré que nous ne combattrons pas cette mesure dans aucun esprit factieux; nous sommes prêts à donner notre appui à la mesure.

Puis ensuite il a proposé un amendement comprenant un certain principe qu'il croyait devoir s'appliquer au bill. Nous apprenons que plusieurs de ces honorables députés de la gauche sont absolument opposés au bill et qu'ils ont l'intention de voter contre cette mesure; si c'est là ce qu'ils désirent, nous ne les empêcherons pas. On a cherché à évoquer plusieurs épouvantails au sujet de cette mesure. On a dit que l'argent allait être employé pour des fins peu convenables; que ces chemins sont des travaux locaux, suivant l'interprétation qu'il faut donner à l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et le gouvernement fédéral ne devrait avoir rien à faire avec cela. En réalité, les grandes routes d'une province ne rentrent pas plus dans la catégorie des travaux locaux que nombre d'autres sujets pour lesquels le Parlement vote chaque année des crédits.

Il y a autant de bonnes raisons pour la construction d'une route par le gouvernement fédéral qu'il n'y en a pour la construction de certains docks et de certains abords de docks, et pour la construction de certains ponts pour lesquels des crédits ont été votés à diverses reprises par ce Parlement. Dans les premières années de la Confédération, des travaux de ce genre n'étaient pas construits en grand nombre par le gouvernement fédéral, mais la politique commença à se glisser au bout de 10 ou 18 ans, et depuis lors elle n'a fait que grandir, et maintenant le gouvernement fédéral prend à sa charge beaucoup de travaux qui auraient pu peut-être autrefois être particulièrement classifiés parmi les travaux locaux mentionnés à l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Mon honorable ami de Wellington-sud s'est beaucoup inquiété au sujet d'une route de Québec à Windsor, et il s'est imaginé que le Gouvernement présentait ce bill afin de pouvoir construire cette route. Sui-

vant mon interprétation de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il ne serait pas du tout nécessaire au gouvernement fédéral de verser de l'argent aux gouvernements des provinces, afin de construire une route de ce genre.

M. GUTHRIE: Pas une route de ce genre; ce serait là une route interprovinciale.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'est pas sérieux quand il vient nous dire que l'objet du bill portant proposition de verser de l'argent aux provinces est de mener à bonne fin la construction d'une route de ce genre.

M. GUTHRIE: Le bill ne comporte pas proposition de verser l'argent aux provinces; c'est là mon objection.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas bien saisi le bill. L'objet en vue est de verser l'argent aux provinces pour une fin particulière, et de voir à ce qu'il en soit ainsi. La proposition d'établir un fonds, dans ces conditions, est absolumtnt différente—je serais porté à croire que chacun devrait comprendre cela, sans plus ample explication—d'une subvention permanente qui est octroyée aux provinces avec le droit pour les provinces d'appliquer l'argent à toutes les fins quelconques. Ces subventions générales sont accordées, en premier lieu, par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et ensuite par divers arrangements qui ont été conclus depuis la Confédération et c'est là chose entièrement distincte de celle-ci, parce que dans chaque cas, autant que je puisse me rappeler dans le moment, ces subventions étaient de l'argent versé aux provinces à leur disposition absolue. Il ne s'agit pas ici d'une subvention de ce genre. La présente subvention est remise à la province aux fins de construire des travaux qui, dans la mesure où la chose concerne la plupart de ces entreprises, sont des travaux d'une nature locale et particulière, et l'objet en vue est que cette subvention sera consacrée à cette fin particulière et à nulle autre.

Cela étant l'objet et la fin du présent bill, il est manifestement désirable, je dirai même qu'il est manifestement nécessaire, qu'il y ait quelques sauvegardes dans ce statut, de façon à ce que le Gouvernement du Canada, responsable à ce Parlement, puisse voir à ce que cet argent soit consacré à cette fin particulière et à nulle autre. En outre, c'est le devoir de ce Parlement de voir à ce que cet argent soit consacré à de grandes routes d'un tel caractère qu'elles puissent constituer des avantages permanents pour les populations des provinces. C'est pour une proposition de ce genre que s'est engagée toute cette discussion—dont une grande partie me semble être d'une nature plutôt triviale—tant cette année que durant la session dernière. Si le Gouvernement avait eu en tête l'idée que lui prêtent ces honorables députés de la gauche de faire servir ce bill à quelque fin sinistre, il ne s'y serait pas pris de cette manière. Ces honorables députés ont trop à la mémoire leur propre passé quand ils émettent des suggestions de ce genre. L'objet de ce bill est tout simplement de permettre aux diverses provinces du Canada d'avoir à leur disposition, pour une certaine fin définie et particulière, c'est-à-dire l'amélioration des grandes routes en ce pays, certaines sommes d'argent qui leur sont allouées au pro rata de leurs populations respectives; et ce n'est pas seulement le droit, mais c'est aussi le devoir absolu du Gouvernement du Canada, qui est responsable à ce Parlement, de soumettre cette mesure accompagnée des sauvegardes nécessaires spécifiant que cet argent sera appliqué à cette fin particulière et à nulle autre, et qu'il sera dépensé de telle façon qu'il en résultera des avantages permanents. Et voilà que ces honorables membres de la gauche passent leurs jours à s'opposer à cela. J'incline à croire, nonobstant tout ce qui a été dit par ces honorables membres, qu'ils comptent sans leur hôte quand ils soulèvent une semblable opposition à une proposition pour l'amélioration permanente des grandes routes du Canada. Ils ont mal compris l'attitude et le sentiment du Canada à cet égard quand ils viennent nous dire que certaines provinces sont opposées à cette mesure. Je sais fort bien qu'il y a quelque temps la province de la Saskatchewan, et tout récemment la province de la Nouvelle-Ecosse, ont présenté certaines observations pour un délai qui empêcherait que l'argent fût voté cet année, et utilisé durant le présent exercice par les diverses provinces du Canada.

Je ne crois pas que même les populations de ces provinces appuieraient leurs gouvernements dans cette attitude. On a aussi dit que les gouvernements de deux autres provinces étaient du même avis. Je me suis immédiatement enquis de cela par télégraphe, et j'ai pu constater que cela était absolument faux.

Dans la mesure où l'autonomie des provinces est concernée, et en ce qui concerne leurs droits, les sauvegardes les plus absolues sont assurées dans le présent bill. Même pour l'article 6, tout homme raisonnable ou de bon sens, en cette Chambre, peut-il venir nous dire qu'il y a le moindre empiètement sur l'autonomie d'une province, quand il est absolument impossible à ce gouvernement ou au ministre des Chemins de fer et des Canaux de lever un seul doigt, en vertu de cet article, sans l'autorisation des législatures provinciales et sans le consentement des gouvernements provinciaux? Il est absolument inutile pour tout honorable membre de cette Chambre d'alléguer qu'il y a eu une violation quelconque des droits ou des pouvoirs provinciaux avec cette sauvegarde absolue et dis-

tincte spécifiée en toutes lettres dans l'article 6 du bill. Comme ces honorables députés ont jugé à propos de prendre cette attitude à l'égard de ce bill, et de lui mettre obstacle dès le premier jour où il a été présenté à la Chambre pour 2e lecture, tout ce que je puis dire, c'est que nous sommes parfaitement consentants à relever leur défi. Nous ferons voir en quoi consiste notre attitude au sujet de cette mesure, par contraste avec la leur, au peuple de ce pays; et nous laisserons le peuple, quand le temps sera venu, porter son jugement sur cette politique et l'attitude des deux partis.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): Monsieur l'Orateur, si mon très honorable ami voulait appliquer le sens de ses paroles à ce bill, il n'y aurait pas beaucoup d'opposition. La confusion qui s'est élevée durant la présente session est due à ce que, pour une bonne moitié des mesures proposées par le gouvernement, ils insistent sur le sens qu'on doit attacher à leurs paroles, alors que leurs bills veulent dire autre chose. C'est à cela que nous nous opposons. Si le ministre des Chemins de fer voulait faire concorder, dans le statut, son attitude avec ses paroles, il ferait disparaître l'une des objections de l'honorable député de Wellington-sud. Mais il refuse absolument de le faire.

Je dois refuser même au premier ministre le droit de venir dire au peuple du Canada que parce que, étant une victime de manœuvres de corruption au sujet de ce bill, j'ai fait quelques observations sur cette mesure, je faisais ici de l'obstruction.

Je veux être ici parfaitement compris. Ce bill venait à peine d'être présenté au Parlement, l'année dernière, quand certaines personnes, parties d'Ottawa, allèrent dans Renfrew-sud et promirent un peu partout des sommes allant de $100 à $500, à être prises sur la mesure soumise au Parlement, à qui mettrait tous ses efforts en œuvre pour amener une défaite dans cette circonscription.

M. COCHRANE: Où est la preuve de cela?

M. GRAHAM: J'ai rencontré ceux à qui on a fait ces promesses. Je n'ai pas besoin de donner leurs noms. Cela démontre ce que les ministres de la couronne ont pu faire sous forme de faveurs dans ce comté. Naturellement, ces honorables députés de la droite n'ont pas réussi, mais ils ont essayé tout de même. En ce qui me concerne, j'ai l'expérience personnelle de savoir qu'en vertu des dispositions de ce bill, des promesses corruptrices ont été faites aux électeurs de la circonscriptions de Renfrew-sud, dans un vain effort pour m'empêcher de vaincre.

M. BORDEN.

Le premier ministre ne devrait pas soulever l'accusation d'obstruction. Ce bill n'a été l'objet d'aucune obstruction. Chaque fois que nous avons présenté un amendement en cette Chambre, durant la présente session, on nous a accusé de faire de l'obstruction ou de mal agir. Le Gouvernement a été même jusqu'à présenter une résolution pour empêcher le leader de l'opposition de soumettre un amendement. C'est là l'esprit qui les anime dans cette mesure. Si le premier ministre avait été comme moi victime de tentatives de promesses corruptrices, je suis sûr qu'il n'aurait pas gardé le silence sans essayer de modifier ce bill de telle manière qu'on ne pût jamais le faire servir à nouveau à de telles fins. Je refuse, même au premier ministre, le droit de venir me dire que je m'oppose à une subvention pour la construction de bonnes routes dans les provinces. Je suis en faveur de cette subvention. Longtemps avant de faire partie de cette Chambre, j'avais fait une proposition de ce genre au gouvernement qui était alors au pouvoir. Je faisais alors partie de la législature d'Ontario. Je reconnais que mes observations à cet égard ne rencontrèrent aucune faveur, car on me répondit que la chose était du ressort des provinces.

Laissez-moi vous rappeler ce qui est arrivé l'autre jour. Une délégation est venue voir le ministre des Travaux publics. L'objet qu'on avait en vue était la construction de ponts pour relier l'île de Montréal à la terre ferme. Il fut répondu à ces délégués que s'ils pouvaient décider le Sénat à laisser passer le bill sans amendement, ils n'éprouveraient aucune difficulté à obtenir l'argent nécessaire sur les crédits votés.

M. MACDONELL: J'étais présent quand cette délégation a reçu audience. Le pont en question était un pont interprovincial sur l'Ottawa, entre les deux provinces.

M. GRAHAM: Je sais où le besoin de ce pont se fait sentir. Je traverse cette partie du pays autant de fois en un mois que mon honorable ami en un an. On est à faire des tentatives pour relier l'île de Montréal à l'autre rive. Actuellement, les automobiles et les voitures ne peuvent pas sortir de Montréal, à l'ouest; il leur faut traverser sur un vieux bateau-passeur. Je désire faire remarquer au ministre des Chemins de fer que, si ce bill était adopté, il ne pourrait pas dire que ces ponts pourraient être construits en prenant les fonds sur la subvention accordée à Québec, au pro rata de sa population. La subvention aurait à être énorme en proportion de celles accordées aux autres provinces. J'approuve ce Gouvernement d'accorder une subvention pour faciliter la construction de

ponts à ces deux endroits, car le besoin s'en fait vivement sentir, mais cela ne devrait pas être mêlé à ce bill, car ce sont des travaux considérables auxquels le présent bill ne saurait proprement s'appliquer

M. BORDEN: Quels sont ces deux endroits?

M. GRAHAM: Les deux branches de la rivière Ottawa à Vaudreuil et à Sainte-Anne. Ces deux points relient l'île de Montréal à la terre ferme. Une promesse a été faite afin de faire adopter ce bill. Je dois faire observer au ministre des Chemins de fer que le ministre des Travaux publics n'a pas le droit de pénétrer dans son domaine et de distribuer l'argent de son département.

M COCHRANE: J'aurai l'œil à cela.

M. GRAHAM: Je n'en doute pas, mais je désire signaler quelques-uns des usages auxquels on fait déjà servir ce bill.

M. COCHRANE: De quelle élection s'agit-il?

M. GRAHAM: C'est difficile à dire. L'objet en vue, c'est d'obtenir des résultats généraux; c'est un premier coup de feu isolé, avec l'espoir qu'on atteindra le but quelque part. Ce à quoi je m'oppose le plus dans ce bill, c'est l'article 6. Je vais désigner à mon honorable ami l'une de mes objections. On lui a déjà signalé les autres. En vertu de cet article, mon honorable ami pourrait choisir six comtés, où il dépenserait disons $20,000 pour chacun. Si les gouvernements des provinces ne consentaient pas à cela, mon honorable ami pourrait dire: Nous ne vous donnerons rien du tout de ces $120,000. Eh bien, on ne peut pas dire que ce soit là l'intention de ce Parlement, ni même de ceux qui appuient le ministre pour l'aider à faire adopter cette mesure.

Un autre point est celui-ci. Ce bill est quelque peu analogue à une ou deux autres mesures où le Gouvernement propose, subordonnément à certaines conditions, de prendre à sa charge la dépense d'argent sans communiquer à la Chambre le moindre renseignement sur la manière en laquelle il entend le dépenser.

M. COCHRANE: C'est là la politique dont vous vous êtes fait l'interprète dans Ontario.

M. GRAHAM: Mon honorable ami veut nous ressasser quelque chose remontant à plusieurs années en arrière, et c'est là la réponse de ce Gouvernement en toute chose.

Or, je tiens à faire voir clairement que le cas est tel que je l'ai représenté. On veut enlever à la députation le droit d'exprimer son opinion sur le bill des subsides. Je suppose que l'on vote $100,000 pour la province d'Ontario et qu'elle ne les dépense pas, on n'en dépense qu'une partie, le ministre et la province pourraient s'entendre pour dépenser disons $50,000, et le ministre des Finances pourrait les dépenser dans n'importe quelle partie de la province, sans que ce Parlement eût un mot à dire ni qu'il eût à savoir où cet argent devrait être dépensé. Je soumets au premier ministre qu'il n'est guère juste de.....

M. COCHRANE: Si c'était la province qui dût les dépenser, le Parlement n'en saurait pas plus long.

M. GRAHAM: Mais le gouvernement provincial serait comptable à la population de cette province.

M. COCHRANE: Nous lui sommes comptables, nous aussi.

M. GRAHAM: Mais avant de se mettre à dépenser l'argent, le gouvernement provincial soumettrait ses crédits et ses explications.

M. BORDEN: Mon honorable ami m'intéresse, et je voudrais lui demander si, cet argent étant donné sans restriction à la province, le gouvernement provincial ne pourrait pas faire précisément ce que redoute mon honorable ami?

M. GRAHAM: Ce serait à la législature de faire bonne garde.

M. COCHRANE: Pourquoi pas à ce Parlement?

M. GRAHAM: Mon honorable ami va plus loin que moi. Je ne blâme pas le Gouvernement de consacrer de l'argent à l'amélioration de la voirie selon certaines conditions déterminées. Mais je me demande si nous devons laisser au ministre, d'après cette loi, la liberté de dépenser $100,000 en s'entendant à cette fin avec n'importe quelle législature, sans que la députation fédérale ait un mot à dire concernant la dépense de cet argent.

M. COCHRANE: Mais, d'après votre plan, si la province d'Ontario dépensait $1,000,000, cette Chambre ne saurait pas non plus où cette dépense aurait été faite?

M. GRAHAM: Mais le ministre provincial consacre $1,000,000 à certaines fins, d'après certaines conditions établies dans le statut régissant la dépense des deniers.

M. BORDEN: Le statut provincial dit-il dans quelle localité les deniers doivent être dépensés?

M. GRAHAM: La province accorde les deniers d'après un statut établissant certaines conditions suivant lesquelles ils doivent être accordés à la localité, tout comme elle fait pour les écoles, l'octroi scolaire étant proportionnel au nombre d'élèves et la capacité de l'instituteur.

Il vaudrait pour la Chambre et pour le ministre lui-même que tous travaux à être

exécutés en vertu de cet article dussent, au préalable, être soumis à la Chambre et être par elle approuvés.

La proposition d'amendement de M. Guthrie est mise aux voix:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Laurier (sir Wilfrid),
Boyer,	Maclean (Halifax),
Buchanan,	McCraney,
Bureau,	McCoig,
Cardin,	Marcile (Bagot),
Carroll,	Martin (Montréal,
Carvell,	Ste-Marie),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Régina),
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Delisle,	Nesbitt,
Demers,	Neely,
Gauthier	Oliver,
(St-Hyacinthe),	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
Graham,	Power,
Guthrie,	Proulx,
Hughes	Richards,
(King, I.P.-E),	Sinclair,
Kay,	Tobin,
Kyte,	Turgeon,
Lafortune,	Verville,
Lanctôt,	Warnock et
Lapointe	White
(Kamouraska),	(Victoria, Alta.)—43.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Green,
Ames,	Hepburn,
Armstrong (Lambton),	Hughes (Victoria, O.),
Baker,	Jameson,
Barker,	Kemp,
Barnard,	Lalor,
Beattie,	Lancaster,
Bellemare,	Lespérance,
Bennett (Calgary),	Macdonell,
Bennett (Simcoe),	McCurdy,
Best,	McKay,
Blain,	McLean
Blondin,	(Queen, I.P.-E.),
Borden,	Meighen,
Boulay,	Merner,
Bowman,	Middlebro,
Boys,	Mondou,
Brabazon,	Morphy,
Bradbury,	Munson,
Broder,	Nantel,
Burnham,	Nicholson,
Clark (Bruce),	Northrup,
Clarke (Wellington),	Paquet,
Clements,	Paul,
Cochrane,	Rainville,
Coderre,	Reid (Grenville),
Crocket,	Robidoux,
Crothers,	Schaffner,
Currie,	Sévigny,
Davidson,	Sexsmith,
Edwards,	Shepherd,
Elliot,	Smith,
Fisher,	Smyth,
Fripp,	Stanfield,
Garland,	Steele,
Girard,	Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),	Walker,
Sutherland,	Wallace,
Taylor,	Webster,
Thompson (Yukon),	Weichel,
Thornton,	White (Renfrew) et
Tremain,	Wright.—83.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Hazen,	Pugsley,
Wilcox,	Cruise,
Henderson,	Reid,
Pelletier,	Lemieux,
Rogers,	Pardee,
Stevens,	Molloy,
Wilson (Wentworth),	Wilson (Laval),
Lewis,	Law,
Cockshutt,	Charlton,
Sharpe (Lisgar),	Knowles,
Nickle,	Ross,
Aikins,	Turriff,
Burrell,	Douglas,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Thoburn,	Robb,
Roche,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto),	Gordon,
Foster (King),	Brown,
Morrison,	MacNutt,
Chabot,	Béland,
Bristol,	Bickerdike,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Perley,	Murphy,
Clare,	Cash,
Boyce,	Champagne,
Cromwell,	Lovell,
Marshall,	German,
Ball,	McRae,
Donnelly,	Devlin,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Elson,	Fortier,
Gauthier (Gaspé),	Bourassa,
Barrette,	Brouillard,
Guilbault,	Lapointe (St-Jacques),
Lavallée,	Ethier,
Forget,	Séguin,
White (Leeds),	Emmerson,
Arthurs,	Loggie,
Rhodes,	Macdonald,
Sharpe (Ontario),	McKenzie,
Alguire,	McMillan,
Armstrong (York).	Lachance.

M. PUGSLEY: J'ai pairé avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries; si j'avais voté, c'aurait été pour l'amendement.

M. PARDEE: Je désire retirer mon vote, car j'ai pairé avec l'honorable ministre des Travaux publics.

M. McKENZIE: J'ai pairé avec l'honorable député d'Ontario-nord et je n'ai pas voté; autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. BURRELL: J'ai pairé avec l'honorable député de Strathcona; si j'avais voté, c'aurait été contre l'amendement.

M. LAW: J'ai pairé avec l'honorable député d'Huron-ouest; si j'avais voté, c'aurait été pour l'amendement.

(L'amendement n'est pas adopté).

La Chambre se divise sur la motion de M. Burrell pour le 3e lecture du projet de loi.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Lespérance,
Ames,	Macdonell,
Armstrong (Lambton),	McCurdy,
Baker,	McKay,
Barker,	McLean
Barnard,	(Queen, I.P.-E.),
Beattie,	Meighen,
Bellemare,	Merner,
Bennett (Calgary),	Middlebro,
Bennett (Simcoe),	Mondou,
Best,	Morphy,
Blain,	Munson,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Northrup,
Bowman,	Paquet,
Boys,	Paul,
Brabazon,	Rainville,
Bradbury,	Reid (Grenville),
Broder,	Robidoux,
Burnham,	Schaffner,
Clark (Bruce),	Sévigny,
Clarke (Wellington),	Sexsmith,
Clements,	Sharpe (Ontario),
Cochrane,	Shepherd,
Coderre,	Smith,
Crocket,	Smyth,
Crothers,	Stanfield,
Currie,	Steele,
Davidson,	Stewart (Hamilton),
Edwards,	Stewart (Lunenburg),
Elliot,	Sutherland,
Fisher,	Taylor,
Fripp,	Thompson (Yukon)
Garland,	Thornton,
Girard,	Tremain,
Green,	Walker,
Hepburn,	Wallace,
Hughes (Victoria, O.),	Webster,
Jameson,	Weichel,
Kemp,	White (Renfrew) et
Lalor,	Wright.—83.
Lancaster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Graham,
Boyer,	Guthrie,
Buchanan,	Hughes
Bureau,	(King, I.P.-E.),
Cardin,	Kay,
Carroll,	Kyte,
Carvell,	Lafortune,
Chisholm (Antigonish),	Lanctôt,
Chisholm (Inverness),	Lapointe
Delisle,	(Kamouraska),
Demers,	Laurier (sir Wilfrid),
Gauthier	Maclean(Halifax\.
(St-Hyacinthe),	McCraney,
Gauvreau,	McCoig,
Marcile (Bagot),	Papineau,
McKenzie,	Power,
Martin (Montréal,	Proulx,
Ste-Marie),	Richards,
Martin (Régina),	Sinclair,
Michaud,	Tobin,
Nesbitt,	Turgeon,
Neely,	Warnock et
Oliver,	White
Pacaud,	(Victoria, Alta.)—44.

ONT PAIRÉ:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Hazen,	Pugsley,
Wilcox,	Cruise,
Henderson,	Reid,
Pelletier,	Lemieux,
Rogers,	Pardee,
Stevens,	Molloy,
Wilson (Wentworth),	Wilson (Laval),
Lewis,	Law,
Cockshutt,	Charlton,
Sharpe (Lisgar),	Knowles,
Nickle,	Ross,
Aikins,	Turriff,
Burrell,	Douglas,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Thoburn,	Robb,
Roche,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto),	Gordon,
Foster (King),	Brown,
Morrison,	MacNutt,
Chabot,	Béland,
Bristol,	Bickerdike,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Perley,	Murphy,
Clare,	Cash,
Boyce,	Champagne,
Cromwell,	Lovell,
Marshall,	German,
Ball,	McCrea,
Donnelly,	Devlin,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Elson,	Fortier,
Gauthier (Gaspé),	Bourassa,
Barrette,	Brouillard,
Guilbault,	Lapointe (St-Jacques),
Lavallée,	Ethier,
Forget.	Séguin,
White (Leeds),	Emmerson,
Arthurs,	Loggie,
Rhodes,	Macdonald,
Sharpe (Ontario,	McKenzie,
Alguire,	McMillan,
Armstrong (York).	Lachance,

M. PUGSLEY: Je n'ai pas voté parce que j'ai pairé avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries; si j'avais voté, c'aurait été contre la motion.

M. BURRELL: J'ai pairé avec l'honorable député de Strathcona; si j'avais voté, c'aurait été pour la motion.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 3e fois et adopté).

La Chambre lève sa séance à une heure et vingt-cinq minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 30 avril 1913.

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

COMITE DES BANQUES ET DU COMMERCE.

M. AMES propose:

Que le comité permanent des banques et du commerce soit autorisé à siéger pendant que la Chambre est en séance, en conformité de la proposition figurant dans le 20e rapport dudit comité présenté le 30 avril 1913.

Sir WILFRID LAURIER: Je suggérerais que cette motion fût réservée jusqu'à vendredi.

M. AMES: Nous comptions que nous pourrions tenir une courte séance, cet après-midi. Nous avons presque terminé nos travaux touchant la loi des banques. Il reste encore vingt-cinq articles à étudier. Si les députés le veulent bien, je suggérerais que la motion soit amendée de façon à autoriser à tenir séance aujourd'hui seulement et à remettre à la séance de vendredi la discussion de la question générale de nos délibérations pendant que la Chambre est en séance. Vendredi je soumettrai un nouveau rapport demandant cette autorisation générale.

Sir WILFRID LAURIER: Reste-t-il à interroger des témoins venant de loin?

M. AMES: Non, nous avons terminé l'audition des témoins. Nous en sommes maintenant rendus à l'examen des articles du bill.

M. CARVELL: Cet après-midi, nous comptons aborder l'étude d'un des articles les plus importants, l'article se rattachant à l'intérêt, et je tiendrais beaucoup à être présent à la séance du comité, quand ce débat viendra sur le tapis. Mais ici même, cet après-midi, plusieurs questions de haute importance viendront en discussion. Je le sais, d'autres députés voudraient faire acte de présence ici, bien qu'ils désirent assister à la séance du comité des banques et du commerce. Il nous faudra sans doute sacrifier l'une ou l'autre séance, celle de la Chambre ou celle du comité; mais nous ne saurions certainement pas assister aux deux à la fois.

Sir WILFRID LAURIER: S'il ne reste pas de témoins à interroger, et qu'il s'agisse tout simplement de questions à débattre en vue de la confection du rapport, rien ne s'oppose, à mon sens, à ce que le comité tienne séance, suivant la coutume des comités, quand la Chambre ne siége pas. Quelle est la raison qui milite en faveur de cette motion?

M. AMES: La seule objection qui se dresse contre tout retard c'est que, paraît-il, la Chambre doit bientôt avoir séance dans la matinée et nous désirons beaucoup, si faire se peut, terminer nos travaux sur le bill des banques avant que les séances commencent dans la matinée. Il nous sera extrêmement difficile de continuer nos délibérations, quand la Chambre commencera à tenir séance dans la matinée.

Sir WILFRID LAURIER: Si les comités n'ont pas terminé leur besogne, raison de plus pour que la Chambre ne siège pas dans la matinée.

M. BORDEN: Si je ne me trompe, il y a trois ans, la Chambre commença à siéger dans la matinée, assez longtemps avant la fin de la session, quelque temps avant le départ du premier ministre du jour pour l'Angleterre. Il me semble qu'après cinq mois et demi de session il est temps que la Chambre commence ses séances dans la matinée.

Sir WILFRID LAURIER: Cela tient à la besogne de cette Chambre. Quand l'exposé budgétaire aura été présenté et qu'il n'y aura plus de projets de loi à présenter, rien ne s'opposera plus à ce que la Chambre commence sa séance dans la matinée. Personne, assurément, ne tient à ce que la session se prolonge beaucoup. Je l'ai déjà dit, la prorogation est une véritable grâce, et je suis encore de cet avis. Mais la Chambre ne devrait commencer à siéger dans la matinée que lorsqu'elle est saisie de toute sa besogne et que les comités ont fini leurs travaux.

M. EMMERSON: Je désire expliquer mon attitude. En comité, j'ai combattu cette demande. Je désire proposer plusieurs amendements à la loi des banques et je n'ai pas cru qu'il fût légitime de demander à cette Chambre l'autorisation de tenir séance du comité pendant que nous délibérons ici. Mais, depuis mon arrivée, on m'a donné à entendre que les importantes questions que j'ai à soulever ne viendraient pas en discussion, et en pareille circonstance, je ne suis plus en lieu de m'opposer personnellement à ce que le comité tienne séance. Naturellement, je tiendrais beaucoup à faire acte de présence au comité, quand on étudiera d'autres amendements. Mais, dans l'intérêt même de mes électeurs, il est de haute importance que j'assiste aux débats de cette Chambre cet après-midi, ce qui m'empêchera de faire acte de présence au comité des banques.

M. AMES: Je propose que cette motion soit réservée, à titre d'avis, pour vendredi.

(La motion est réservée.)

PORTS DE VANCOUVER ET DE QUEBEC.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je demande à dé-

poser sur le bureau de la Chambre le plan du port de Vancouver et celui du port de Québec. La motion de rigueur n'a pas été présentée pour le dépôt d'un rapport; seulement, je dépose ces documents sur le bureau, pour l'édification de la Chambre. Je désire ajouter que lorsque nous aurons terminé l'étude des bills se rattachant à ces ports, nous voulons que ces plans reviennent au département. Mais je les laisserai ici jusqu'à ce que la Chambre ait terminé l'étude de ces questions.

QUESTIONS.

(Les questions comportant réponse de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

BOIS SUR LA FERME DE L'ETAT A KENTVILLE.

M. KYTE demande:

1. Quelle quantité de bois de construction sur la ferme du gouvernement à Kentville a été vendue depuis le 1er mars 1912 jusqu'à ce jour?
2. Quels sont les noms des acheteurs, la quantité achetée par chacun et le prix d'achat?
3. Tous les comptes du bois vendu ou enlevé de la ferme du gouvernement depuis le 1er mars 1912, ont-ils été acquittés?
4. Dans la négative, quels sont les noms des personnes qui ont des paiements arriérés et les sommes en souffrance?
5. Combien, par corde, coûte au gouvernement le bois de chauffage provenant de la ferme du gouvernement?
6. Combien de cordes de bois de chauffage ont été vendues depuis le 1er mars 1912 jusqu'à ce jour?
7. A qui sont remis les paiements faits pour le bois de construction et de chauffage provenant de la ferme?

M. BURRELL:

1. 108 cordes ½ de bois à douves à $3 la corde. $325
   30 arbres à $1.50 pièce. 45
2. A. Cecil Margeson, de Kentville (N.-E.), 108 cordes ½ de bois à douves à $3 par corde. 325
   Benneth Sharp, de Kentville (N.-E.), 30 arbres à $1.50 pièce. . . 45
3. Oui.
4. Rien.
5. Deux ou trois dollars par corde, suivant la distance de transport.
6. 213 cordes ½.
7. Au surintendant.

CONCESSION MUNRO.

M. OLIVER demande:

De quelle manière a été cédée la section 11, township 56, rang 26, à l'ouest du 1er méridien?

M. CROTHERS: M. Harry Munroe a déposé une demande en concession du quart sud-est de cette section, la raison donnée étant celle d'établissement avant l'arpentage. Subséquemment, il y eut retrait de ce quart de section de la dotation des terres affectées aux écoles et, par conséquent, la concession du homestead fut accordée à M. Munroe, par application des dispositions du paragraphe 1er de l'article 39 de la loi des terres fédérales, et le quart sud-est de la section 30 du même township fut substitué au premier, et mis à part à titre de terre affectée aux écoles. Plus tard, M. Munroe demanda la concession de ce terrain en exécution d'un certificat de métis et le tiers lui fut délivré en conséquence. Le reste de la section est encore disponible.

LE SURINTENDANT DU CANAL SOULANGES.

*Sir WILFRID LAURIER demande:

1. Quelles ont été les dépenses supplémentaires au traitement régulier de M. Saint-Amour, surveillant du canal Soulanges, pour chaque mois depuis qu'il est à l'emploi du Gouvernement?
2. En quoi consistent ces dépenses supplémentaires?

M. COCHRANE:

1. Pour le mois de décembre 1911, $27.75; janvier 1912, $39.65; février 1912, $55.20; mars 1912, $51.20; avril 1912, $67.45; mai 1912. $66.25; juin 1912, $71.70; juillet 1912, $82.60; août 1912, $85.50; septembre 1912, $64.80; octobre 1912, $60.30; novembre 1912, $46.40; décembre 1912, $49.90; janvier 1913, $34.40; février 1913, $21.90; mars 1913, $41.80.
2. Frais de route et d'entretien se rattachant à l inspection du canal.

DIRECTEUR VETERINAIRE GENERAL A HALIFAX.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Le docteur Torrance, directeur vétérinaire général du Canada, s'est-il rendu récemment en Nouvelle-Ecosse? Dans l'affirmative, dans quel but, à la demande de qui, et quelles instructions a-t-il reçues?

M. BURRELL: Oui. Quelque temps auparavant, on avait informé le bureau du directeur vétérinaire général que la tuberculine fournie par la succursale de l'hygiène des animaux au collège agricole de Truro n'avait pas donné de réaction, et comme il se tenait une enquête spéciale à Halifax à cet égard, le ministre chargea le docteur Torrance de se rendre à Halifax et de donner au comité les renseignements qu'il pourrait désirer.

EMPLOYES DE LA DOUANE A GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Quels sont les noms et les traitements de tous les fonctionnaires du service des douanes et de surveillance de la contrebande, respectivement, nommés par l'administration actuelle dans le comté de Guysborough (N.-E.)?

M. REID: Bureau de Canso, bureau principal, E. M. Hurst, douanier suppléant, $700; Larry's-River, W. J. Murphy, doua-

nier suppléant, $150; Liscomb, William Hemlow, douanier suppléant, $200; Whitehaven, C. V. Wells, douanier suppléant, $40; Port-Mulgrave, David Murray, douanier suppléant, $400.

EDIFICE PUBLIC D'ACTON-VALE.

M. MARCIL (Bagot) demande:

Combien a-t-on payé au propriétaire de l'usine électrique pour l'éclairage de l'édifice public à Acton-Vale (Québec), du 1er avril 1911 au 1er avril 1912, et du 1er avril 1912 au 1er avril 1913?

M. ROGERS:

Pour 1911-1912, $103.05; pour 1912-1913, $160.80; total, $263.85.

GARDIEN DE PHARE A BOULARD.

M. FORTIER demande:

1. A-t-on fait enquête contre Napoléon Daigle, gardien d'un des phares à Boulard, dans Lotbinière, comme l'a publié certain journal de Québec?
2. Qui a fait l'enquête? Quels ont été et le résultat et le chiffre des dépenses?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. a) M. J. G. H. Bergeron.
b) Nulle décision n'a été prise.
c) $52.30.

CONSTRUCTION DE QUAIS.

M. FORTIER demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de terminer les travaux de quais en construction?
2. Le Gouvernement sait-il que ces quais sont indispensables au transport des produits agricoles sur les marchés de Québec et Montréal?

M. ROGERS:

a) Oui, si on le juge utile; b) Oui.

DESTITUTIONS.

M. FORTIER demande:

1. Pourquoi a-t-on destitué François Doré, gardien des deux phares près l'église Saint-Antoine de Lotbinière (P.Q.)?
2. A-t-il été remplacé par Gédéon Demers?
3. Ce dernier est-il politicien tantôt libéral, tantôt conservateur?
4. M. Demers a-t-il pris une part très active aux dernières élections fédérales et locales?
5. Y a-t-il eu enquête?
6. Qui a proposé ce changement?

M. HAZEN:

1. Ingérence politique.
2. Oui.
3. Le département n'a aucun renseignement à cet égard.
4. a) Non; b) l'honorable L. P. Pelletier.

M. FORTIER demande:

1. Pourquoi a-t-on remplacé Philéas Abel, gardien d'un phare sur la côte de Lotbinière faisant ligne avec ceux de la Barre-à-Boulard, par Omer Lemay?
2. Omer Lemay est-il un brigueur politique de tous les partis?
3. A-t-on fait enquête contre Habel?

M. HAZEN:

1. Le gardien de phare, Philéas Abel, a été congédié pour ingérence politique.
2. Le département n'a pas de renseignements à cet égard.
3. Oui.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. Boulay: Copie du rapport fait par le commissaire-enquêteur, M. J. G. H. Bergeron, dans l'enquête tenue dernièrement par lui, à Québec, relativement au docteur J. D. Pagé, de Québec, ainsi que copie des rapports faits par les avocats du plaignant et du défendeur dans la même cause, à la demande du commissaire-enquêteur.

M. Oliver: Copie de toutes lettres, papiers, mémoires et autres documents depuis le 1er janvier 1912 concernant la réserve indienne Kitsilano, à Vancouver.

M. Thornton: Etat donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérés des annonces par le Gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, fonctionnaires du département du 10 octobre 1906 au 10 octobre 1907, et entre ces dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911; aussi, état de la somme brute payée pour cet objet, pendant ces années, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires.

La Chambre a ordonné, sans débats, le dépôt de ces documents.

CONCESSION DE TERRE A PRINCE-ALBERT.

M. OLIVER demande:

Le dépôt des originaux des documents, lettres, mémoires, etc., constituant le dossier 726a, mentionné par le ministre des Travaux publics le jeudi, 17 avril 1913.

M. ROGERS réservé.

M. OLIVER: Puis-je savoir pourquoi cette motion est demeurée en suspens depuis hier.

M. ROGERS: L'honorable député demande le dép.t d'originaux de documents, chose contraire au règlement de cette Chambre, paraît-il, et je tiens à étudier la question.

Sir WILFRID LAURIER: Cela s'est déjà fait.

(La motion est réservée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION RELATIVE AUX LIGNES D'EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

La Chambre se constitue en comité pour la suite de la discussion sur le projet de résolution suivant, déposé par M. Cochrane.

Décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux peut, subordonnément à l'autorité du Gouverneur

M. REID.

en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, station de chemin de fer, terminus de chemins de fer, bacs transbordeurs ou autres travaux de chemins de fer, et que ce chemin de fer ou ces travaux formeront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose d'amender la résolution par l'insertion des mots suivants, après le mot "travaux", 5e ligne:

Dont la construction, l'achat, l'affermage ou l'acquisition ont été décrétés tout spécialement par le Parlement.

M. EMMERSON : Le ministre demande d'amples pouvoirs se rattachant à la construction ou à l'achat des chemins de fer. Désire-t-il acheter ou construire quelques chemins de fer, et, dans l'affirmative, quels sont ces chemins de fer?

M. COCHRANE : Il est impossible de dire où il faudra construire des chemins de fer. Il s'est livré ici tout un débat autour de cette question et des demandes de construction de voies ferrées, surtout aux comtés de Guysborough, de Pictou, du Cap-Breton et ailleurs en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Quant à l'achat ou à l'affermage des lignes, la question est à l'étude. Ici nous nous faisons autoriser tout simplement à le faire. Si l'honorable député veut bien attendre que le bill soit présenté, et qu'il en ait un exemplaire sous les yeux, la discussion pourra se faire en pleine connaissance de cause.

M. EMMERSON : Tout projet de loi ainsi présenté doit être en stricte conformité de la résolution et si le ministre voulait bien nous éclairer dès maintenant, la Chambre aurait tout à y gagner. S'agit-il des lignes d'embranchement de l'Intercolonial?

M. COCHRANE : Oui.

M. EMMERSON : Pourquoi la résolution ne le dit-elle pas? En 1904, lorsque, à titre de ministre des chemins de fer, je présentai une résolution touchant le chemin de fer "Canada Eastern," de Fredericton à Loggieville au Nouveau-Brunswick. .

M. COCHRANE: Vous l'aviez déjà acheté?

M. EMMERSON : Nous avions fait un arrangement. On nous obligea d'entrer dans les plus petits détails. Plus tard, en 1910, lorsque le député de Renfrew-sud (M. Graham) demanda l'autorisation d'acquérir ces mêmes lignes d'embranchement, on l'obligea de les désigner fort minutieusement et, en fait, on trouva matière à critique dans sa résolution, parce qu'il n'entrait pas dans les plus infimes détails. En 1904, on trouva à redire à la nature des renseignements que je soumis à la Chambre à l'appui de cette résolution se rattachant à un certain chemin de fer. Aujourd'hui, le ministre nous demande, subordonnément à l'autorisation du Gouverneur en conseil, l'autorisation:

De construire, acheter, affermer, ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, etc.

Partout, ce pouvoir ne se limite pas aux lignes d'embranchement de l'Intercolonial; il pourrait s'exercer dans l'Ouest. Avant d'aborder la discussion de cette question des lignes d'embranchement en raccordement avec l'Intercolonial, la résolution devrait nous faire parfaitement connaître la pensée du ministre et du Gouvernement.

Le ministre dit que certains députés ont demandé la construction de tel ou tel chemin de fer. Ce n'est pas là une réponse pertinente à la question que j'ai posée. Il est possible que tels députés tiennent à la construction de certaines lignes de chemins de fer et que tels autres veulent l'acquisition de certaines lignes d'embranchement; mais la question qui se pose est celle-ci: quelle est la pensée du ministre au sujet de l'affermage ou de l'achat de ces lignes?

Si le Gouvernement a pris une décision quelconque, il devrait soumettre son projet au Parlement et il faudrait nous donner au moins quelques détails sur les lignes qu'on se propose d'acquérir. Cela peut s'appliquer aux lignes qu'on veut construire. Certes, nous avons bien droit qu'on nous éclaire à cet égard, avant de voter l'adoption de cette résolution. Si on ne nous éclaire pas, il nous serait impossible de discuter cette question en connaissance de cause. Mainte et mainte fois, j'ai demandé au Gouvernement de nous faire connaître sa pensée au sujet de l'achat ou de l'acquisition de ces lignes d'embranchement, et on m'a dit: "Patience, vous saurez tout un jour plus tard". Même aujourd'hui, au moment où on nous présente une résolution de pareille importance, on ne nous donne pas le moindre détail. Je me souviens que, durant la discussion de la résolution relative au chemin de fer Canada-Eastern, le député de King s'opposa à l'adoption du bill tant que le Gouvernement n'aurait pas fait connaître sa pensée au sujet des autres lignes d'embranchement des Provinces maritimes ou des autres lignes d'embranchement en raccordement avec l'Intercolonial, et cette objection, d'autres députés s'en firent également l'écho.

Ils ont pensé que c'était le devoir du ministre de dire quel était le programme du Gouvernement au sujet des autres lignes se raccordant à l'Intercolonial. Le ministre n'indique pas que cela a trait à l'Intercolonial ou à tout autre chemin de fer particulier qu'il se propose d'acquérir ou de continuer. Il me semble qu'il n'a pas parlé franchement et qu'il y a quelque chose de caché là-dessous. Je voudrais savoir quel est le projet du Gouvernement sur ce point.

A-t-il l'intention d'acquérir quelques embranchements, et dans ce cas quelles sont ceux qu'il a en vue? Mon honorable ami a un fonctionnaire de son département, un expert très bien payé qui a fait pendant un an et demi une étude de ces lignes. Le Gouvernement a certainement reçu un rapport qu'il a étudié ainsi que toute la question avant de présenter cette résolution. Ou bien le ministre cherche-t-il à obtenir l'autorisation pour tracer ensuite son programme? Dans ce cas, je ne pense pas qu'il traite la Chambre avec équité. Il cherche à obtenir le pouvoir d'exproprier quelques-unes de ces lignes. Je suis d'accord avec lui, s'il vient déclarer ici franchement quel est son programme et s'il nous dit qu'il a le projet d'acquérir les embranchements qui pourront paraître désirables parmi ceux qui remplissent certaines conditions. J'approuverai très volontiers une proposition de ce genre et j'irai plus loin, comme je l'ai fait en 1910 et 1911. J'appuierais l'octroi de pouvoirs d'expropriation, non que ce soit nécessaire d'exproprier, mais cela pourrait faciliter l'acquisition des lignes par une entente. Je crois qu'il serait très désirable que le pouvoir d'expropriation soit introduit dans le bill. Je sais qu'en 1911, quand mon honorable ami de Renfrew-sud, (M. Graham), alors ministre des Chemins de fer et des Canaux, proposa sa résolution, je m'y suis opposé parce qu'elle ne contenait pas de pouvoirs d'expropriation et parce que je pensais qu'il était de l'intérêt du pays et de l'Intercolonial que ces pouvoirs soient obtenus par lui, pour que le Gouvernement puisse acquérir ces lignes à des conditions raisonnables et équitables. Si les propriétaires des embranchements n'étaient pas raisonnables, il serait désirable que le Gouvernement eût le pouvoir de les amener à composition dans l'intérêt de la population desservie par ces lignes. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit au mois de mai 1911, je crois, mais à cette occasion, mon honorable ami de Renfrew-sud exposa franchement ce qu'il désirait faire. Il parla courageusement. Je ne crois pas qu'il soit allé assez loin et c'est ce que j'ai dit alors. Je ne pense pas que mon honorable ami (M. Cochrane) soit franc avec le pays à ce sujet.

M. BORDEN: Il est absolument franc.

M. EMMERSON: Il peut être franc, mais il n'est pas franc. Dans les paroles qu'il a prononcés, il m'a laissé entendre qu'il n'avait besoin d'acquérir aucun embranchement et qu'il ne pensait pas que c'était dans l'intérêt de l'Intercolonial d'en acquérir.

M. COCHRANE: Je ne crois pas avoir été aussi franc que cela.

M. EMMERSON.

M. EMMERSON: C'est comme cela que j'ai compris mon honorable ami. Repousse-t-il cette insinuation?

M. COCHRANE: Je répudie la déclaration générale qui a été faite. J'ai dit que je n'avais pas besoin d'acquérir quelques-uns des embranchements.

M. EMMERSON: Alors, mon honorable ami veut en acquérir quelques-uns?

M. COCHRANE: Oui.

M. EMMERSON: Pourquoi ne dit-il pas dans sa résolution qu'il veut en acquérir quelques-uns et qu'il s'adresse au Gouvernement pour obtenir ce pouvoir? Evidemment mon honorable ami a en vue quelques lignes qu'il désire acquérir.

M. COCHRANE: Non.

M. EMMERSON: Je le croyais d'après ce qu'il a dit.

M. COCHRANE: Je n'ai en vue aucun chemin de fer particulier.

M. EMMERSON: Il y a quelques lignes se raccordant à l'Intercolonial qu'il désire acquérir et il veut en obtenir le pouvoir par cette résolution et par le bill qui suivra pour mettre à exécution ses désirs. Ce n'est peut-être pas le moment où l'on devrait discuter cette question complètement, mais je ne veux pas laisser adopter cette résolution sans rien dire et je tiens à avoir quelques renseignements à ce propos. Le système adopté par mon honorable ami a été condamné chaque année quand cette discussion a pris une tournure pratique. Je suis complètement favorable à l'acquisition de ces chemins de fer. Si mon honorable ami ne veut pas aller aussi loin que je le voudrais et les acquérir tous, alors, d'après le principe qu'il faut savoir se contenter de peu, je lui donnerai mon appui pour l'acquisition d'au moins quelques-unes de ces lignes, mais il serait juste pour tous qu'il nous mette dans sa confidence et nous dise ce qu'il veut avec cette résolution, ce qu'il se propose de faire et quel est le programme du Gouvernement.

Il agroupé les deux propositions, bien qu'elles soient distinctes—l'une pour acquérir des lignes déjà existantes, l'autre pour construire de nouveaux chemins de fer. Je ne crois pas qu'elles devraient être combinées dans une seule résolution, et selon moi elles devraient être considérées séparéent et étudiées selon leur mérite. Pour l'achat des lignes existantes, la résolution devrait mentionner celles que le ministre vise, les chemins de fer que le Gouvernement a étudiés en vue de les acheter. Je me souviens parfaitement de l'opposition qui fut faite à des résolutions d'un caractère analogue et du principe soutenu

alors, que le Gouvernement devait donner les renseignements les plus détaillés quand il demanderait des pouvoirs de ce genre. Quand mes honorables amis étaient dans l'opposition, c'est ce qu'ils demandaient et je crois qu'ils devraient maintenir ce principe, mais ils ont pris l'habitude d'abandonner tous les principes qu'ils soutenaient dans l'opposition. Cette résolution ne devrait pas recevoir notre approbation, si on ne nous donne pas les renseignements. Je donnerai mon appui à tout programme d'acquisition de chemin de fer et même de construction d'autres lignes, mais mon honorable ami n'est pas sérieux s'il veut obtenir du Parlement le pouvoir général de construire des chemins de fer. Si nous adoptions ce bill, le ministre pourrait construire un chemin de fer n'importe où au Canada sans s'inquiéter du réseau actuel des chemins de fer de l'Etat. Il ne pense certainement pas à cela; il sait quel chemin de fer il désire construire et alors pourquoi le renseignement n'est-il pas donné dans la résolution, comme il l'était dans la résolution présentée en mai 1911. J'ai soulevé une objection à cette résolution, parce que j'ai pensé qu'il y avait en Nouvelle-Ecosse certains chemins de fer charbonniers qui auraient dû être compris dans la résolution et aussi parce qu'elle ne donnait pas des détails suffisants. Je suis presque tenté de douter que le ministre des Chemins de fer soit désireux d'acquérir ces lignes qui se raccordent à l'Intercolonial à en juger par le caractère de cette résolution.

M. COCHRANE: Est-ce bien juste ce que vous dites là?

M. EMMERSON: Je crois que c'est parler franchement.

M. COCHRANE: C'est une affirmation un peu exagérée.

M. EMMERSON: La résolution tendrait presque à me faire croire que le Gouvernement a adopté un programme différent.

M. COCHRANE: C'est préférable; vous dites "presque" maintenant, et non tout à fait.

M. EMMERSON: Je tiens à être juste et à expliquer le cas comme il m'apparaît d'après le texte de la résolution. Quiconque l'a lue, dira qu'elle a trait à l'acquisition d'embranchements se raccordant à l'Intercolonial ou que le ministre se bornera à la construction de chemin de fer affluents à cette ligne. Si le ministre a l'intention, comme il le dit, de rattacher ces lignes à l'Intercolonial, pourquoi ne l'introduit-il pas dans la résolution? Rien ne peut être plus indéfini que le texte de cette résolution demandant des droits sans réserve et sans limite et que le Parlement ne peut accorder sans manquer à son devoir.

M. PUGSLEY: Il est très regrettable que sur cette question d'acquérir des embranchements pour l'Intercolonial on ait cru devoir introduire dans la résolution des questions étrangères qui tendent à créer des différences d'opinion parmi les membres de la Chambre. Plus d'une fois la Chambre a exprimé son opinion sur les avantages que retirerait le Gouvernement en acquérant les embranchements et en les exploitant comme partie du réseau de l'Intercolonial. Si le ministre avait simplement présenté une résolution demandant l'autorisation de louer ou d'acheter ces embranchements, aucun député n'aurait soulevé d'objection. Nous avons la preuve que nous sommes unanimes dans l'intérêt de l'Intercolonial et du pays qui est desservi par ces embranchements et nous demandons qu'ils soient pris et exploités comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial. La première résolution présentée disait:

Il y a lieu de pourvoir à ce que le ministre des Chemins de fer puisse, soumis à l'autorisation du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir en tout ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, gare de chemin de fer, terminus de chemin de fer, transbordeur de chemin de fer ou autres travaux de chemin de fer et que tout chemin de fer ou travaux s'y rattachant, fasse partie du réseau de l'Etat.

Ce texte, comme le ministre doit s'en rendre compte, donne un pouvoir plus grand qu'on n'a jamais donné ou jamais songé à donner à un ministre ou à un gouvernement. En vertu de cette résolution qu'on paraît avoir préparée sans aucun soin, le Gouvernement pourrait engager le pays à acheter un chemin de fer éloigné de centaines de milles de l'Intercolonial; il pourrait entreprendre la construction d'un chemin de fer quelconque dans une région du Canada et même si le Parlement ne pouvait pas fournir l'argent plus tard, pour payer les comptes, l'entrepreneur pourrait instituer une action devant la cour d'échiquier et se faire payer par le gouvernement toute obligation qui lui aurait été consentie. Evidemment, après considération, le ministre a pensé qu'il ne serait possible de présenter une semblable résolution et il a proposé de la modifier ainsi:

Insérer après le mot "travaux" les mots pour la construction, l'acquisition, l'affermage desquels un crédit spécial a été voté par le Parlement.

Avec cet amendement, il me semble que toute la question est devenue une plaisanterie en ce qui touche à une action immédiate à prendre. Si cette résolution est adoptée avec cette clause prohibitive, mon honorable ami devra encore s'adresser au Parlement pour louer ou acheter un de ces embranchements ou construire de nouvelles lignes.

M. COCHRANE : Qu'auriez-vous désiré que je mette dans la résolution.

M. PUGSLEY: Je la limiterais entièrement aux embranchements de l'Intercolonial, parce que c'est à leur sujet que le Parlement est déjà engagé par une résolution aussi impérieuse que celle-ci si elle était adoptée avec ce diminutif. Ce serait simplement une déclaration que la Chambre est en faveur de louer ou d'acheter ou de construire toute ligne de chemin de fer que le Gouvernement pourrait être autorisé par la suite par le Parlement, à louer, à acheter ou à construire. C'est simplement une résolution académique qui n'accorde aucune autorité pour agir. Mon honorable ami doit comprendre qu'il ne peut remuer ni bras ni jambe, si cette résolution est adoptée avec cette clause restrictive, parce qu'il devra s'adresser encore au Parlement pour obenir une autorisation spéciale. Voici ce que je ferais: J'autoriserais le Gouneur en conseil à louer pour une longue durée d'années tout embranchement de l'Intercolonial à des conditions approuvées par le Gouverneur en conseil, avec l'entente que cette location sera soumise au Parlement à la session qui suivra la signature du contrat. Je consens volontiers, et je n'ai pas de doute que c'est le sentiment de la Chambre, à nous en rapporter au Gouverneur en conseil en ce qui touche à la location des embranchements. Il ne peut y avoir aucune erreur là-dessus, parce que le Gouverneur a les états des recettes passées et il pourrait avoir un rapport de la commission d'administration et des ingénieurs de l'Intercolonial. Si l'on doit acheter quelque embranchement, je laisserais la chose entièrement sous le chapitre du budget, ou je dirais dans le bill que s'il était décidé d'acheter un des embranchements, une commission d'arbitrage pourrait être nommée par entente, afin de fixer un prix raisonnable. S'il y avait quelque difficulté pour la location, on pourrait introduire la même disposition. Nous ferions alors un pas en avant, tandis que nous resterions dans la même position, si cette résolution était adoptée.

M. COCHRANE: Que feriez-vous si nous devions louer une ligne l'été prochain? Comment pourrions-nous l'exploiter si nous n'avions pas un crédit du Parlement?

M. PUGSLEY: Ce serait fixé dans un crédit du réseau de l'Intercolonial. Le ministre présenterait son budget supplémentaire et demanderait au Parlement de voter le crédit additionnel qui serait nécessaire à cet effet.

M. BORDEN: Cela reporterait l'affaire à la position que mon honorable ami dit être inutile et impraticable, c'est-à-dire à une allocation donnée d'abord par le Parlement.

M. PUGSLEY: Je ne le crois pas.

M. BORDEN: Mon honorable ami a trouvé à redire, il y a un nstant, à la proposition du ministre parce qu'il a dit que tout reposait sur l'allocation du Parlement et que par conséquent le ministre avait les mains liées. Mon honorable ami suggère maintenant la même chose—une allocation du Parlement avant que le ministre n'agisse.

M. PUGSLEY: Non. Il s'agit là de l'opération, mais vous devez d'abord louer la ligne.

M. BORDEN: A quoi sert d'acquérir une ligne si vous ne pouvez pas l'exploiter?

M. PUGSLEY: Si le Parlement autorise la location, il votera le crédit nécessaire pour l'exploitation. La difficulté est que vous ne pouvez pas acquérir une ligne, vous ne pouvez la louer, vous ne pouvez conclure aucune entente en vertu de cette résolution, telle qu'on propose de l'amender. Alors pourquoi adopter la résolution. Ce qu'il faut, c'est établir d'une manière claire, le droit de louer ou d'acquérir par achat les embranchements de l'Intercolonial; ce droit d'achat ou de location étant laissé au Gouverneur en conseil et on pourrait établir une disposition pour que si le Gouvernement et les compagnies ne s'accordaient pas sur le prix, le différend pourrait être soumis à une commission d'arbitrage, où le montant à payer pourrait être fixé par un arbitre ou par un juge de la cour d'échiquier, en choisissant parmi ces moyens le meilleur pour régler la question. Avec cette résolution ou avec un bill basé sur elle, le ministre ne peut rien faire. Il ne peut ni louer ni acheter un chemin de fer.

M. COCHRANE: Je pourrais mettre dans le budget supplémentaire une somme extra pour l'Intercolonial avec cet objet en vue. Si, en vertu de ce bill, une ligne était louée cette année, nous pourrions commencer à l'exploiter et présenter le bail à la prochaine session du Parlement pour le faire approuver. Je crois que nous pouvons le faire en vertu de la résolution.

M. PUGSLEY: Si la résolution est adoptée, mon honorable ami décidera quelles lignes il veut acquérir; il demandera un crédit supplémentaire à cet effet et il achètera ensuite la ligne et il pourra compter sur l'allocation.

M. COCHRANE: Oui.

M. PUGSLEY: Si c'est l'intention de mon honorable ami, il se peut que cela se fasse ainsi. Je suis désireux que nous fassions quelques progrès dans cette question importante. Je serais très peiné de dire un mot qui puisse arrêter ou retarder l'exécution de l'idée pour laquelle mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) a lutté pendant si longtemps et a réussi à obtenir le consentement unanime

de la Chambre dans une résolution adoptée il y a quelque temps. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer est désireux de mettre à exécution les désirs de la Chambre. La seule question est de savoir quelle est la meilleure manière d'y arriver. Bien que je ne sois pas d'accord sur la méthode qu'il propose, je serais très peiné de mettre des obstacles sur sa route.

Dans ma province, il y a un désir très grand et très général de voir acquérir ces embranchements pour qu'ils soient exploités comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial. On comprend que le public en retirait des bénéfices et que même si ces lignes ne devaient rien rapporter pendant quelques années, à la fin elles deviendraient de bons tributaires profitables non seulement au public, mais à l'Intercolonial.

M. GRAHAM: Même avec son amendement cette résolution est très étendue sur un point, celui relatif à l'affermage des lignes qui pourraient être louées, aux travaux que l'on pourrait exécuter et aux chemins de fer et aux terminus que l'on pourrait acquérir. En examinant la résolution, je suis porté à croire qu'on pourrait construire un chemin de fer se raccordant au chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. COCHRANE: Nous construisons le chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. GRAHAM: Vous le faites en vertu d'une loi spéciale.

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Mais avec cette résolution, je pense qu'un chemin de fer pourrait être construit non pas pour se raccorder avec l'Intercolonial ou la ligne de l'île du Prince-Edouard, mais une région quelconque du Canada. Serait-il possible, à la seconde lecture ou en comité général, d'étudier un amendement pour effectuer ce qu'on désire? C'est une résolution sur laquelle le bill doit être basé et je comprends qu'on ne peut pas aller très loin en faisant des amendements à cette phase.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) Il me semble que la difficulté, à propos du texte ainsi modifié, est qu'elle lie un peu trop les mains du ministre. Le premier texte donnait probablement de pouvoirs trop généraux au ministre pour la construction d'une ligne dans l'Ouest, comme l'a dit l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham). Il n'y a aucune intention de construire une ligne dans l'Ouest ou un raccordement avec le chemin de fer de la baie d'Hudson. Le ministre a en vue l'acquisition de certaines lignes dans les Provinces maritimes, sujet qui a été étudié très souvent ici et peut-être la construction d'une petite ligne se raccordant à l'Intercolonial, et les pouvoirs en vertu de la loi des chemins de fer sont limités à cinq milles.

L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a pensé que la résolution aurait été trop large sans les mots dont l'adjonction a été proposée; ces mots se trouvent dans le projet de loi, et je ne sais pourquoi ils ne figurent point dans la résolution qui a été rédigée par le légiste de la Chambre. Sans ces mots, la résolution avait certainement un caractère assez vaste; avec ces mots ajoutés, comme le dit mon honorable ami de Saint-Jean, la résolution est très restreinte. Je pense qu'on pourrait s'arranger comme le suggérait il y a un instant mon honorable ami, c'est-à-dire obtenir une allocation du Parlement, pour permettre au ministre de procéder. Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Westmoreland au sujet de l'indication qui devrait être donnée actuellement des lignes à acquérir, je pense que tout le monde comprendra que c'est impossible en ce moment, parce qu'il faut faire certaines enquêtes qui ne sont pas complètes ou...

M. COCHRANE: Elles ne sont pas complètes.

M. BORDEN: ...ou qui n'ont pas donné satisfaction jusqu'à maintenant. Le principal but du ministre en présentant cette résolution était d'obtenir un certain pouvoir de négocier ou une base de négociation qui lui permettrait de faire quelque chose. La résolution, telle qu'elle a été présentée d'abord, était tout à fait sans limite, il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. GRAHAM: Elle n'avait pas de clôture.

M. BORDEN: La résolution se trouvait avoir une portée trop générale parce qu'on en a omis une partie. Dans le moment, je préférerais ne pas proposer d'amendement à cette résolution qui a été libellée, je crois, par le département.

M. COCHRANE: Pardon, par le légiste de la Chambre.

M. BORDEN: Nous pourrions peut-être trouver un autre amendement, qui conviendrait mieux aux deux partis, que la résolution ainsi restreinte par l'amendement déjà proposé.

M. GRAHAM: Cet amendement limite considérablement les pouvoirs du ministre.

M. EMMERSON: Trop.

M. BORDEN: C'est vous qui avez voulu les restreindre.

M. EMMERSON: J'ai démandé à ce qu'ils fussent restreints à l'Intercolonial et à ses embranchements; mais je veux en même temps que le ministre soit autorisé à faire quelque cheose et je crois qu'avec la restriction apportée par l'amendement, il ne pourra rien faire.

M. GRAHAM: Mon seul but est de rendre la loi applicable. La résolution, telle qu'elle a été déposée, avait une portée trop générale, cet amendement la limite trop. Je ne cherche pas à empêcher l'adoption du bill, je demande seulement à ce qu'on le rende pratique. Je me rends compte des difficultés que présente cette question, car je m'y suis déjà essayé. En premier lieu, il ne faut pas perdre de vue que l'objet de ce bill est l'affermage ou la construction de voies ferrées reliées à l'Intercolonial ou aux chemins de fer de l'Etat, dans l'île du Prince-Edouard, les Provinces maritimes ou Québec.

A mon sens, le ministre devrait avoir une assez grande latitude dans l'affermage des lignes. Autorisons-le à affermer les lignes qu'il jugera à propos d'affermer, à la seule condition qu'il déposera une copie du bail sur le bureau de la Chambre à la session suivante. Quant à l'achat et à la construction, je crois qu'il devrait venir devant le Parlement et expliquer ce qu'il entend faire. Je crois qu'après avoir discuté cette question, nous nous apercevrons que nous sommes à peu près tous du même avis sur la meilleure solution à donner à l'affaire.

M. MACDONALD: Le ministre peut-il dire si des ingénieurs sont actuellement dans la Nouvelle-Ecosse, occupés à tracer une ligne directe entre Moncton et Halifax? A mon dernier voyage dans la Nouvelle-Ecosse, j'ai entendu dire qu'une brigade d'ingénieurs travaillait pour le gouvernement dans le comté de Colchester.

M. COCHRANE: Nous n'avons personne à l'ouvrage dans cette partie de la province. L'été dernier, nous avons fait faire des levés topographiques sur l'embranchement de Sydney, en vue d'améliorer la voie—la raccourcir si c'est possible et abaisser les rampes. J'espère envoyer une équipe cet été sur la partie du tracé dont parle mon honorable ami. Nous n'en avons pas à l'ouvrage dans le moment.

M. MACDONALD: Quand le ministre enverra ses ingénieurs, voudra-t-il leur conseiller d'étudier la question de savoir s'il serait possible d'utiliser ce qu'on appelle la ligne directe entre Oxford-Junction et New-Glasgow?

M. COCHRANE : Les instructions données aux ingénieurs comportaient le redressement et l'amélioration de la ligne, par tous les moyens possibles. Je n'ai pas encore reçu le rapport. Les ingénieurs sont occupés à le préparer.

M. GAUVREAU : Le ministre peut-il me dire si les deux rapports qui ont été faits concernant le chemin de Témiscouata, entre Edmunston et la Rivière-du-Loup, sont définitifs ou s'il y en aura d'autres. Peut-il me dire aussi si cette ligne sera affermée ou achetée par le Gouvernement?

M. COCHRANE : Il n'est pas facile de répondre à cette question, avant d'avoir conclu des arrangements. La plupart des rapports faits jusqu'à présent concernent l'état matériel de la ligne. Nous n'avons pas encore étudié la question du trafic, ni les résultats que l'on peut attendre de l'acquisition de ces lignes. Comme je l'ai déjà dit, à propos de la construction de la ligne de Guysborough, il nous faut avoir un rapport sur l'importance du trafic, avant de conclure des arrangements. De cette manière, lorsque nous voudrons ou affermer ou acheter des lignes, nous pourrons dire à la Chambre quels sont les avantages que nous espérons retirer de cette opération.

M. GAUVREAU : Alors, l'inspection faite l'été dernier n'est pas définitive.

M. COCHRANE : Elle n'a porté que sur l'état matériel de la ligne. La question des recettes et du trafic n'a pas été étudiée.

M. KYTE : Faudra-t-il attendre de nouveaux rapports concernant les voies ferrées de la Nouvelle-Ecosse, avant de décider si elles seront achetées ou affermées, ou le rapport de M. Kirkpatrick est-il suffisant pour permettre au Gouvernement de prendre une décision?

M. COCHRANE : Ce rapport constate dans quel état se trouve la ligne et indique ce que coûteront les travaux d'amélioration nécessaires. Il n'y a pas eu d'inspection ni d'enquête concernant le trafic et les recettes probables. Une enquête de cette nature devra être faite par un expert, pour que nous sachions à quoi nous en tenir.

M. SINCLAIR : Les membres de la Chambre peuvent-ils consulter le rapport fait par M. Kirkpatrick?

M. COCHRANE : Non.

M. SINCLAIR : Le ministre le déposera-t-il sur le bureau de la Chambre?

M. COCHRANE : Je crois qu'il est préférable de ne pas rendre ces renseignements publics, avant que certains arrangements aient été faits. Plus tard, les députés et tout le public pourront demander tous les renseignements possibles.

M. SINCLAIR: Je suis en faveur de cette résolution et je crois qu'il est possible de la rédiger de manière à la rendre acceptable par les deux partis. A mon sens, le Gouvernement devrait être autorisé à affermer des embranchements sans l'autorisation préalable du Parlement, mais il devrait se faire autoriser quand il s'agit de l'achat d'un embranchement. Si le ministre avait déposé une résolution à l'effet de

se faire autoriser à affermer ou acheter des embranchements de l'Intercolonial, avec la ratification ultérieure du Parlement, personne ne s'y serait opposé. On comprend qu'il ne serait pas sage d'obliger le ministre de dire à l'avance quelles sont les lignes qu'il entend acheter, car, dans ces conditions, il devrait certainement payer beaucoup plus cher. Mais après avoir conclu le marché le plus avantageux possible, il devrait le soumettre à l'approbation du Parlement; l'achat devrait être ratifié par la Chambre avant d'être définitif. J'espère que le ministre trouvera un moyen de faire quelque chose dans cette importante affaire.

La partie de la résolution concernant la construction de nouvelles lignes ne me paraît pas très importante, puisque le ministre devra s'adresser au Parlement pour obtenir les crédits nécessaires. L'autre jour, le ministre m'a dit qu'il avait déjà expliqué à la Chambre sa politique concernant les nouveaux embranchements. Mais ses explications n'étaient pas très claires. Autant que je me rappelle, il s'est borné à dire qu'un jour ou l'autre il étudiera la question de savoir si le trafic qu'on peut attendre dans cette partie du pays sera suffisant pour l'autoriser à construire les embranchements en question. Je désirerais savoir quand il se propose de faire cette enquête et si elle doit nécessairement avoir lieu avant qu'il décide quelque chose concernant la construction de ces lignes.

M. BELAND: D'après ce que je comprends, l'objet de cette résolution est d'autoriser le ministre à acheter des embranchements, mais qu'il ne pourra pas exercer ce pouvoir avant qu'un crédit à cet effet ait été voté par le Parlement.

M. COCHRANE: Dans le cas de l'achat, mais non de d'affermage. Une certaine somme devra être mise dans le budget supplémentaire, pour donner effet à la résolution.

M. BELAND: Avant que le ministre décide quelles sont les lignes qu'il entend acheter ou affermer, je désire lui exposer l'importance et l'utilité d'acquérir cette voie ferrée connue sous le nom du chemin de fer de Témiscouata. Cet embranchement, dont la longueur est de 70 milles, part de l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, et va jusqu'à Edmundston, dans le Nouveau-Brunswick. Je crois que le Gouvernement précédent avait l'intention de faire l'acquisition du Québec-Central qui rejoint l'Intercolonial à Harlaka-Jonction. Mais depuis que les électeurs ont commis la grande erreur de renverser l'ancien Gouvernement, le Pacifique-Canadien a affermé le Québec-Central pour quatre-vingt-dix-neuf ans. Cette ligne va de Lévis à Valley-Jonction, dans la direction sud et de là elle se prolonge vers l'est pendant une centaine de milles dans la direction de Cabano. Je dois dire, en passant, que le chemin de fer de Témiscouata touche à Cabano. L'intention de la compagnie est de prolonger le Québec-Central jusqu'à Cabano. Quand le Pacifique-Canadien ou le Québec-Central atteindra Cabano, il est plus que probable que tout le trafic de la ligne de Témiscouata sera apporté à Lévis par le Québec-Central et ce sera une perte pour l'Intercolonial. Le Québec-Central sera prolongé jusqu'à Cabano dans quelques années et il est très important que l'Intercolonial fasse l'acquisition du Témiscouata le plus tôt possible.

Le Pacifique-Canadien possède un embranchement entre Saint-Jean et Edmundston, en passant par Fredericton-Jonction et Aroostook, et cela rend encore plus grand le danger que court l'Intercolonial de perdre le trafic de cette région. Le Témiscouata traverse un territoire très riche en bois de construction, et l'industrie du bois, sur cette ligne et sur le Québec-Central fournit un trafic considérable et très rémunérateur. Pour toutes ces raisons, j'espère que le ministre inscrira un crédit dans le budget supplémentaire pour faire l'acquisition du Témiscouata et en faire un tributaire important de l'Intercolonial.

M. GAUVREAU: Je désire ajouter quelques mots à ce que vient de dire mon honorable ami et je le remercie de ce qu'il a dit en faveur du chemin de fer du Témiscouata. L'Intercolonial ne serait pas seul à tirer profit de l'acquisition de la ligne. Cette voie est assez courte, puisqu'elle va de la Rivière-du-Loup à Edmundston, et le tarif pour le transport des marchandises est nécessairement élevé, ce qui donne lieu à de nombreuses plaintes de la part des cultivateurs de la région. L'acquisition de la ligne par l'Intercolonial amènerait nécessairement un abaissement du tarif, pour le plus grand avantage de la classe agricole. Il est donc très important pour l'Intercolonial et pour les cultivateurs que le Gouvernement afferme ou achète le chemin de fer de Témiscouata, entre la Rivière-du-Loup et Edmundston.

M. TURGEON: Je désirerais demander au ministre s'il a l'intention d'acquérir la ligne de Caraquet à la rive sud entre Gloucester et Tracadie. J'ai expliqué à la Chambre l'importance de cette ligne comme tributaire de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: Je ne puis répondre à cette question, car je ne veux pas faire savoir quelles sont les lignes que je me propose d'acquérir. Je sais que cette compagnie est disposée à conclure un arrangement avec le Gouvernement. C'est tout ce que je puis dire.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'ai déjà signalé au ministre la nécessité d'un che-

min de fer entre Antigonish et Country Harbour, dans la vallée de la Rivière du Sud. Le 27 mars 1912, je lui ai demandé s'il se proposait de faire faire des études pour fixer le tracé de ce chemin. Voici sa réponse:

Je puis dire à l'honorable député que je compte rechercher qu'elle pourrat être le meilleur tracé pour ce chemin de fer. Pendant ma tournée d'inspection, j'examinerai tous les tracés et je me déciderai pour le plus avantageux.

Durant la présente session j'ai demandé si les études en question avaient été faites et le ministre a répondu qu'il n'était pas à sa connaissance qu'elles eussent été faites. Au mois de janvier dernier, il y a eu une élection partielle dans le comté d'Antigonish et on a promis aux électeurs qu'un chemin de fer serait construit dans cette région, si le Gouvernement était satisfait du résultat de l'élection. On a donné lecture de lettres du ministre déclarant que la ligne serait construite. Mon honorable ami a-t-il ordonné des études pour le tracé de la ligne et s'il ne l'a pas encore fait quand se propose-t-il de le faire?

M. COCHRANE: Je n'ai pas donné d'instruction et je prends note des autres remarques de mon honorable ami.

Je demande à retirer la présente résolution et à la remplacer par la suivante:

Décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux peut, subordonnément à l'autorité du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, stations de chemin de fer, terminus de chemin de fer, bacs transbordeurs ou autres travaux de chemin de fer, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et de l'Ile du Prince-Edouard, ou dans aucune desdites provinces qui, dans son opinion peuvent être plus avantageusement et plus utilement exploités comme partie de réseau de chemin de fer de l'Etat ou qu'il juge utiles ou nécessaires pour une exploitation plus effective dudit réseau,

Pourvu, toutefois, qu'une copie du bail ou de l'acte de vente soit déposée sur le bureau de la Chambre dans un délai d'un mois après la signature du document, si le Parlement est en session, ou pas plus de dix jours après l'ouverture de la session, si le Parlement n'est pas alors en session.

Pourvu de plus, qu'aucune ligne de chemin de fer ainsi louée, achetée ou autrement acquise n'ait plus de 200 milles de longueur dans aucun cas.

Pourvu de plus, qu'aucune entreprise pour la construction d'un chemin de fer ayant plus de 25 milles de long, ne soit concédée avant qu'un crédit à cet effet ait été voté par le Parlement.

Pourvu de plus, que tout chemin de fer ou autres travaux ainsi construits, loués, achetés, ou autrement acquis, forment partie du réseau du chemin de fer de l'Etat et soient astreints aux dispositions de la loi concernant les chemins de fer de l'Etat et des lois qui l'amendent.

M. CHISHOLM.

Pourvu de plus, qu'aucun chemin de fer ne soit ainsi construit, loué, acheté ou autrement acquis, à moins qu'il ne soit directement relié à une partie quelconque du réseau de l'Etat, alors existant.

M. LEMIEUX: La dernière partie de la nouvelle résolution exigeant qu'une ligne soit reliée à une partie du réseau de l'Etat devrait être modifiée. Prenons, par exemple, les deux chemins de fer dans le comté de Gaspé et de Bonaventure, dont un seul remplit cette condition.

M. COCHRANE: Nous n'aurons pas besoin du second, si nous ne faisons pas l'acquisition du premier.

M. LEMIEUX: Pour éviter toute confusion, le dernier paragraphe devrait être redigé autrement, car il y a deux chemins de fer et le ministre ne pourra faire l'acquisition que des cent premiers milles.

M. BORDEN: L'extrémité nord ne pourra pas être achetée en vertu de cette résolution, avant que la ligne qui est directement reliée à l'Intercolonial ait été acquise. Les mots " alors existant " couvrent tout.

M. MACDONALD: Le Gouvernement est-il parvenu à conclure un arrangement avec le chemin de fer canadien du Pacifique, concernant le droit de circulation sur l'Intercolonial?

M. COCHRANE: Je regrette de dire que les négociations ne sont pas encore terminées. Le chemin de fer canadien du Pacifique exige certaines choses que je ne crois pas devoir accorder, et le différend n'est pas encore réglé; les négociations ne sont pas rompues.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il y a un instant, j'ai demandé au ministre certain renseignement concernant les intentions du Gouvernement au sujet d'un chemin de fer entre Antigonish et Country-Harbour. Il m'a dit que l'affaire était à l'étude. Nous savons ce que vaut cette réponse. Dois-je comprendre que les promesses faites pendant l'élection, par des personnes qui se disaient autorisées, ne valent rien et que dans cette circonstance comme dans beaucoup d'autres on a simplement cherché à tromper les électeurs? J'ai déjà dit que l'on a exhibé des lettres que l'on disait avoir été écrites par le ministre des Chemins de fer. Ces lettres ont été longuement commentées et on en concluait que la ligne serait construite à cet endroit. Je maintiens que les renseignements de cette nature doivent être donnés au Parlement, avant d'être livrés ou public. Vu la promesse que le ministre a faite au mois de mars 1912, il me semble qu'il devrait se montrer plus communicatif sur ce point. En réponse à ma question il a dit:

Je puis dire à l'honorable député que je compte rechercher quel pourrait être le meilleur tracé pour ce chemin de fer. Pendant

ma tournée d'inspection, j'examinerai tous les tracés et je me déciderai pour le plus avantageux.

Je désire savoir ce que le ministre a fait pour remplir cette promesse. A-t-il chargé des ingénieurs de rechercher le meilleur tracé. Après les promesses faites pendant la dernière élection, il est du devoir du ministre de nous dire s'il a fait faire les études nécessaires ou s'il se propose de donner des instructions en conséquence, si rien n'a encore été fait. Les électeurs auxquels ces promesses ont été faites ont droit de savoir quelle confiance ils peuvent avoir dans ceux qui prétendaient parler au nom du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer.

M. McKENZIE: Si je ne prenais pas part au débat sur cette résolution, on pourrait peut-être me reprocher de négliger les intérêts du beau comté que je représente et qui manque complètement de chemin de fer. Il y a quelque temps, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux m'a promis de s'occuper de la question du chemin de fer Estmere et Baddeck. Je crois savoir qu'il a pris des renseignements sur la possibilité de construire ce chemin. Il n'est pas dans la même position que les autres embranchements projetés, car des études topographiques complètes ont été faites et le rapport des ingénieurs est entre les mains du ministre. La dernière fois que cette question a été discutée dans cette Chambre, le ministre a dit qu'il n'était pas satisfait du rapport des ingénieurs, parce qu'il ne le trouvait pas assez complet. Il considérait que les frais de construction de 23 ou 24 milles de chemin étaient trop élevés et, à ce propos, il a parlé d'un certain nombre de ponts qu'il faudrait construire. Il y aura en effet plusieurs ponts sur ce bout de chemin et c'est là que s'est toujours trouvée la difficulté, chaque fois qu'il s'est agi de relier le comté de Victoria à l'Intercolonial. Le Gouvernement et les compagnies qui s'occupaient de l'entreprise, ont reculé devant les dépenses que nécessiterait la construction de ces ponts. Il faudrait un pont sur un étroit bras de mer, un autre sur la rivière Middle et un troisième sur la rivière Baddeck. Mais après cela, on aurait tout le comté de Victoria devant soi. Quand ce bout de chemin et les trois ponts seront construits, l'Intercolonial pourra être prolongé dans toutes les directions. Ces ponts et les quelques premiers milles, exigeraient une assez forte dépense, mais cette difficulté une fois surmontée, on ne trouverait pas dans toute la Nouvelle-Ecosse un comté où un chemin de fer peut être construit aussi économiquement que dans le comté de Victoria. Les trois ponts que je viens de mentionner sont les seuls importants qu'il y aurait à construire. Les autres cours d'eau, qu'il y aurait à traverser dans le comté, sont très peu importants et le ministre ne doit pas se laisser effrayer par le coût un peu élevé des trois premiers ponts .

J'espère qu'à la plus prochaine occasion, il prendra les moyens de s'assurer de la possibilité de construire ce chemin. Ce n'est qu'un commencement. Mais si ces 22 ou 25 milles étaient construits, la population de cette région serait satisfaite et consentirait à attendre pour avoir de nouvelles lignes. Je répète que la construction de ces ponts et de la première partie du chemin permettraient à l'Intercolonial de pénétrer dans le comté de Victoria et, au delà, le chemin pourrait être construit dans des conditions très économiques. Je n'ennuierai pas le ministre davantage et je me borne à ces quelques remarques. Je lui ai déjà expliqué toute l'affaire, comme je l'avais fait à ses prédécesseurs et c'est presque devenu une vieille histoire. Mais la question n'a pas vieilli pour la population du comté de Victoria et quant à moi, elle continuera à m'intéresser tant que le Gouvernement ne fera pas quelque chose pour doter le comté de Victoria de communications par voie ferrée.

M. COCHRANE: Je serais bien aise si d'ici à la fin de la session, l'honorable député voulait venir à mon cabinet. Nous pourrions étudier la question ensemble.

M. SINCLAIR: Il me semble que le ministre devrait donner une réponse quelconque à l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm).

M. COCHRANE: Je lui ai répondu de la meilleure façon que je pouvais le faire.

M. SINCLAIR: C'est plutôt une accusation sérieuse que l'honorable député a portée contre le ministre.

M. COCHRANE: Je ne suis aucunement responsable de ce qu'on a pu dire à ce sujet.

M. SINCLAIR: Si je ne me trompe, mon honorable ami d'Antigonish dit qu'antérieurement à l'élection provinciale d'Antigonish, des gens ont parcouru ce comté, surtout la partie comprenant le territoire arrosé par la rivière du Sud que doit traverser l'embranchement projeté; ils montraient aux électeurs de cette région des lettres soi-disant signées par le ministre des Chemins de fer et se rapportant à cette voie ferrée. Si le ministre n'a pas écrit pareilles lettres qui devaient servir au cours de la campagne électorale qui se poursuivait alors par toute la province, il devrait, ce me semble, nier le fait devant ce comité. Cependant, on savait qu'on faisait circuler, au cours de ces élections, par toute la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse, des écrits de cette nature. On promettait aux cultivateurs du comté d'Anti-

gonish le transpoort gratuit du foin, et des avis à cet effet furent publiés dans les journaux, avec l'autorisation d'Ottawa, croyait-on. On constata plus tard qu'il n'y avait rien de fondé dans cette affirmation.

M. COCHRANE: J'ai plusieurs fois déclaré à la Chambre que l'Intercolonial ne transporterait pas gratuitement le foin.

M. SINCLAIR: Mais l'honorable ministre n'a pas dit à la Chambre qu'il n'a autorisé personne à affirmer à la population dont je parle qu'il se proposait de construire cet embranchement.

M. COCHRANE: J'ignore ce qu'on a pu dire.

M. SINCLAIR: J'estime que mon honorable ami d'Antigonish a le droit de recevoir une réponse, parce que, s'il est vrai qu'à la veille de l'élection des gens ont répandu dans ce comté des lettres signées par le ministre des Chemins de fer et se rapportant à la construction projetée à travers une partie de ce comté d'une ligne de chemin de fer secondaire, et cela, dans l'ignorance complète des lieux, nous devrions le savoir. Je ne pense pas que l'honorable ministre désire qu'une accusation de cette nature se répande par tout le pays, accusation que connaît parfaitement la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse.

M. COCHRANE: Je ne suis pas responsable des affirmations faites au cours d'une campagne électorale.

M. SINCLAIR: Je crois que l'honorable ministre devrait nous faire une déclaration à ce sujet.

M. le PRESIDENT: L'honorable député (M. Sinclair) ne croit-il pas que ses observations seraient plus de mise quand la Chambre discutera le crédit relatif à cette question? Celle-ci ne semble pas se rapporter directement à ce projet de loi, bien qu'elle se rattache à ce dernier.

M. CHISHOLM: L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré qu'il a déjà donné une réponse à l'égard de cette question. Quelle fut cette réponse?—la question est à l'étude. Pourtant, la question était bien simple; le ministre a-t-il chargé un ingénieur de s'occuper de cette ligne ou se propose-t-il de faire faire les études voulues et, dans l'affirmative, quand? Certes, il doit être en mesure de répondre à cette question, surtout s'il tient compte de la promesse qu'il a faite, le 27 mars. Qu'on me permette de poser la question sous une autre forme: Le ministre est-il prêt à exécuter la promesse qu'il a faite le 27 mars et qu'on trouve à la page 6228 du hansard (v.a.)?

Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a fait allusion à une certaine promesse faite dans cette partie du pays au sujet du transport gratuit du foin, et le ministre a dit qu'il avait déclaré, ici même, que l'Intercolonial ne transporterait pas gratuitement le foin. Qu'on me permette de signaler au comité que l'honorable ministre n'a fourni ce renseignement que deux ou trois jours après l'élection qui s'est faite dans le comté d'Antigonish. Lorsque j'ai posé la question, au commencement de décembre, l'élection n'était pas encore terminée et la réponse qu'on me donna fut: "En suspens". Lorsqu'on en arriva à cette question inscrite au Feuilleton, l'honorable ministre refusa de fournir le renseignement demandé; il se contenta de répondre que la question était à l'étude. Cependant, à la séance du surlendemain du jour où s'était faite l'élection dans le comté d'Antigonish, mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) n'avait éprouvé la moindre difficulté à obtenir ce renseignement du ministre. Quelle fut la réponse de ce dernier? C'était qu'il avait décidé irrévocablement que l'Intercolonial ne transporterait plus gratuitement le foin, dans le cas du comté d'Antigonish et dans celui des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Le ministre avait adressé des lettres au dernier candidat conservateur dans le comté d'Inverness qui lui avait écrit à ce sujet, dès le commencement d'octobre. Le ministre disait dans ces lettres—dont j'ai connu les détails, depuis le dépôt de ces documents—que l'Intercolonial ne ferait pas le transport gratuit du foin pour les cultivateurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Mais pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il soufflé mot de tout cela, lorsque ces questions lui furent posées en novembre et en décembre? Non, on voulait faire miroiter tout cela—tels le budget principal et les crédits supplémentaires du ministre des Travaux publics—devant la population de ce comté.

Voici le cas que l'on fait de la promesse se rapportant à la construction de cette voie secondaire. L'honorable ministre des Chemins de fer dit qu'il n'est pas responsable de cet engagement public, et je suis heureux d'apprendre que les représentations faites par certaines gens qui habitent cette partie du pays n'étaient pas corroborées par les faits. La population des bords de la rivière du Sud se rappellera, avec humiliation, la tentative faite pour se moquer d'elle à ce sujet, ainsi qu'il en a été dans le cas de travaux publics et dans celui du transport gratuit du foin, transport promis à ce comté, à la veille d'une élection. En ce qui me concerne personnellement, peu m'importe l'indifférence ou le mépris avec lesquels on peut en agir à mon endroit, mais mes électeurs ont le droit d'être traités avec égard en ce Parlement et ils peuvent exiger qu'on réponde à cette question: Le ministre a-t-il

l'intention de faire exécuter les études de ce chemin de fer et, dans l'affirmative, quand ce travail commencera-t-il?

M. COCHRANE: J'ai répondu à l'honorable député, la dernière fois qu'il a posé cette question, que je n'ai pas fait exécuter de levé et que j'étudierais attentivement l'autre question.

M. MARCIL (Bonaventure): Je dois féliciter le Gouvernement de l'attitude qu'il a enfin prise. Trois mois se sont écoulés depuis que la Chambre a consacré toute une journée à débattre la question qui revient maintenant devant elle et l'honorable ministre a certainement compris que l'opinion publique était à ce point unanime que l'heure était venue, pour le Gouvernement de relier à l'Intercolonial la plupart de ces embranchements, sinon tous; il s'en enfin décidé à adopter une ligne de conduite. Le Canada devrait avoir un réseau fédéral de chemins de fer digne de lui et qui ne le cèderait en rien aux autres voies ferrées créées par cette Chambre. Nous avons construit le chemin de fer canadien du Pacifique et celui du Grand-Tronc, grâce à l'aide généreuse fournie par ce Parlement, deux des principaux chemins de fer de l'univers, et le temps est venu de mettre l'Intercolonial sur le même pied. A la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et dans la province de Québec, on trouve d'immenses étendues de terre qui n'ont pas été mises en valeur, à cause du manque de moyens de transport par voies ferrées. Cette Chambre s'est toujours montrée généreuse dans ses subventions aux chemins de fer, mais dans certaines localités, par suite d'une mauvaise administration, ou d'un manque de direction voulu, on n'a pas consacré les deniers que l'Etat accordait ainsi de façon à fournir au peuple de ces provinces les facilités de transport par voies ferrées qu'il avait le droit de réclamer. Le cas spécial qui se présente à mon esprit, c'est celui du chemin de fer qui passe à travers les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et qui réunit l'ouest du Canada à l'extrémité est de la province de Québec, la porte d'entrée de la vallée du Saint-Laurent. Depuis le débat qui s'est engagé sur cette question le 20 janvier dernier, l'opinion publique s'est réveillée dans Gaspé et dans Bonaventure, et les représentants des conseils municipaux de ces deux comtés se sont réunis à New-Carlisle où ils ont rencontré les hommes d'affaires des deux comtés, sans distinction de couleurs politiques; furent adoptées à l'unanimité des résolutions demandant au Gouvernement d'acquérir le chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec et clui de l'Est de Québec. Je vais lire un paragraphe d'une résolution adoptée à l'assemblée de New-Carlisle, qui fera connaître le sentiment qu'entretiennent sur cette question les habitants de ces dux comtés.

Ce conseil estime qu'il est opportun et d'une importance exceptionnelle pour le bien-être et les intérêts bien entendus du littoral de Gaspé que le Gouvernement fasse l'acquisition de ces deux chemins de fer qui feraient partie du réseau des voies ferrées du Canada, pour être exploitées et dirigées par l'Etat et, en conséquence, le conseil municipal du comté de Gaspé et celui du comté de Bonaventure désirent adresser à l'honorable ministre des Chemins de fer un mémoire lui demandant d'arrêter tels moyens qu'il peut juger nécessaire de prendre pour acquérir et placer ledit chemin de fer sous la haute main directe du Gouvernement.

Copie de cette résolution fut adressée au très honorable premier ministre, à l'honorable ministre des Chemins de fer, au directeur général des Postes, à l'ancien directeur général des Postes qui a déjà représenté cette division, au présent député du comté de Gaspé en cette Chambre et à moi-même, ainsi qu'aux députés provinciaux de ces divisions électorales. Si je ne me trompe, une députation s'est rendue depuis lors auprès de l'honorable premier ministre, de l'honorable ministre des Chemins de fer et de l'honorable directeur général des Postes, pour leur démontrer l'importance d'acquérir ce chemin de fer. J'ai ici le dernier rapport concernant le chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, lequel indique que dans le cas de 102 milles de voie ferrée qui s'étendent du bassin de Gaspé à New-Carlisle, on a dépensé $3,809,000 dont au moins $1,114,000 à la construction de ponts sur les nombreuses et larges rivières qui se jettent dans la baie des Chaleurs et sur lesquelles passent ce chemin de fer. Il serait malheureux si, après que l'Etat eût effectué une dépense d'environ $4,000,000 dans le comté de Gaspé, l'un des premiers comtés du Canada ouverts à la colonisation, on privât les habitants de cette partie du pays des avantages qu'offre cette communication avec le chemin de fer de l'Etat. avantages qu'ils ont le droit de réclamer.

Je puis rappeler que M. Johnson, l'ingénieur-inspecteur du ministère des Chemins de fer, a fait rapport que l'état du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec ne le cède en rien à celui de l'Intercolonial. Il serait véritablement malheureux qu'on ne reliât pas cette voie ferrée nouvelle et moderne à l'Intercolonial, parce qu'on souffrirait que l'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs, qui sépare la voie ferrée dont je viens de parler de celle de l'Intercolonial, restât dans l'état déplorable où il se trouve aujourd'hui. L'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs fut construit, en 1884, par une compagnie qui s'imposait à la confiance publique, une compagnie qui comprenait les principaux citoyens de la région à ce moment-là, ainsi que des hommes de

grande expérience dans les chemins de fer, mais elle manquait du capital dont elle avait besoin pour mener à bonne fin une entreprise semblable. On utilisa, d'une façon plus ou moins avantageuse, les subventions accordées, mais un grand nombre de plaintes se firent entendre des deux côtés à la fois et la ligne de la baie des Chaleurs servit, quinze années durant, d'un tremplin électoral dans la province de Québec; et il en est résulté que la population de cette division électorale ne peut compter que sur un chemin de fer qui est loin d'être un honneur pour un pays. Il n'y a pas de clôtures sur les côtés de la voie pour en défendre l'accès au bétail; les viaducts sont des treillis en bois, construits il y a quinze ou vingt ans, et sur la grande Cascapédia on trouve un de ces ouvrages qu'on raccommode continuellement, de sorte que, dans l'ensemble, ce chemin de fer n'est pas dans un état qu'on pourrait qualifier de satisfaisant.

Les intéressés demandent que le Gouvernement trouve un moyen quelconque de prendre à sa charge ce chemin de fer, soit en l'achetant, soit en l'affermant, soit de toute autre façon quelconque. A seule fin de renseigner l'honorable ministre des Chemins de fer, qui n'est peut-être pas très au courant de la situation, je rappellerai qu'en 1901 l'ancien Gouvernement a accordé la subvention ordinaire à la section qui restait à construire entre Saint-Charles-de-Caplan et New-Carlisle, et qui mesure 20 milles, l'autre partie de la ligne comptant 80 milles. Cette subvention fut accordée à des conditions qui sortaient plutôt de l'ordinaire et sur lesquelles j'aimerais à appeler l'attention de l'honorable ministre, étant donné le fait que la population de la région a eu à se plaindre de la façon dont le crédit a été appliqué dans le passé.

Elle demanda que des mesures fussent prises, cette fois, pour que le ministre des Chemins de fer dirige lui-même l'emploi du crédit. Lorsque le Parlement vota, en 1901, une subvention pour cette partie de la ligne qui s'étend de Caplan à New-Carlisle, il fut entendu que cette subvention serait acquittée en trois parties, la première à la compagnie "Hamilton Bridge Works", en paiement des ponts construits dans ladite section de ce chemin de fer et, de plus, que cette subvention ne devrait pas dépasser $35,000. Aucune difficulté ne surgit de ce chef. Les ponts furent construits et le prix en fut payé. L'embarras se produisit à l'occasion du second item relatif à l'achèvement s'y rattachant. Lorsque ces derniers eurent été terminés, on envoya M. McLeod qui était l'un des ingénieurs les plus anciens et les plus expérimentés du ministère, pour s'enquérir de la quantité d'ouvrage exécuté et pour s'assurer exactement des droits des syndics. M. McLeod fit rapport que le montant réclamé par ces derniers pour leurs services était trop élevé. L'auditeur général autorisa le paiement d'une somme de $114,000 aux entrepreneurs. Il accorda un montant n'excédant pas $32,000, pour le paiement, d'après la troisième condition stipulée dans l'article de subvention, des réclamations dues en règlement de la main-d'œuvre, de la pension, des matériaux et approvisionnements fournis dans le cas de la construction de la dite section de ce chemin de fer. Il restait encore une somme de $18,000 qui n'a jamais été payée et que réclamait, d'une part, les porteurs de bureins de travail (time checks), les journaliers et les habitants de cette division qui avaient fourni les matériaux et la pension et, d'autre part, M. Scoles, l'entrepreneur.

L'orsqu'on a acquitté ce paiement partiel de $32,000, j'ai conseillé à l'honorable ministre des Chemins de fer de retenir la réclamation de $18,000 jusqu'au jour où, ainsi que nous l'espérions, le nouveau chemin de fer de Gaspé pourrait accaparer l'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs. Eût-on suivi ce conseil, d'après le statut de 1907, on aurait été obligé de payer le montant de $50,000 dans le but de se débarrasser de toutes les réclamations qui restaient, de Matapédia à Caplan, pour bulletins de travail, pension et pour matériaux fournis. On espérait que ces $50,000 que le chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec consentait à payer, acquitteraient toutes les dettes lorsque cette compagnie acquit le chemin de fer de la baie des Chaleurs, tout cela, sans compter les $18,000, reste de la subvention non acquitté. On croyait encore que ces deux sommes pourraient être réunies et payées par le ministre, suivant un rapport du commissaire nommé à la fin de s'enquérir du bien fondé des réclamations, au point de vue de la loi.

Les $32,000 qui furent payées, furent acquittées d'après un rapport préparé par sir François Langelier qui, à ce moment-là, remplissait la fonction de juge de la cour supérieure, et qui avait été nommé commissaire avec mission de recevoir les réclamations des intéressés depuis Caplan à New-Carlisle. Jamais on ne s'est enquis des réclamations des intéressés de Matapédia à Caplan. Nous n'avons jamais eu à notre disposition le moyen de connaître exactement quel était le montant de la dette contractée par la compagnie; cependant, d'une façon générale, d'après le renseignement que nous avons pu obtenir, nous avons cru que $50,000 serait un montant raisonnable à offrir à la population échelonnée le long de ce littoral.

Le chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bien que refusant d'assumer la moindre responsabilité dans le cas de ces dettes et prétendant que ces dernières étaient le fait de l'ancienne compagnie, a consenti, afin de régler la question et de s'attirer les

bons sentiments de la population de ce district, à mettre $50,000 pour faire disparaître toute cette dette. Malheureusement, cette compagnie tomba en faillite, et les deux chemins de fer sont maintenant administrés par des syndics ou receveurs. Bien que le chemin de fer de Gaspé soit en très bon état, on ne peut pas en dire autant de l'autre, car celui-ci n'a réellement pas de matériel roulant. Je ne crois pas que le chemin de fer à l'Est de Québec possède un seul wagon à marchandises. Ceux dont il se sert appartiennent presque tous à l'Intercolonial et il arrive quelquefois qu'il se sert d'un ancien wagon à marchandises du Canadien-Pacifique ou du Grand-Tronc. Il a un ou deux wagons à passagers, mais cela ne suffit pas aux besoins de cette partie du pays. Ceux qui exploitent ce chemin de fer ont fait venir dernièrement des représentants de compagnies très importantes au nombre desquelles on peut compter le syndicat Edwards de Bonaventure et autres de Philadelphie à Pabos, mais ces personnes ont constaté qu'il leur était impossible d'obtenir un service de chemin de fer efficace, en l'état actuel. On ne peut obtenir ce service qu'en acquérant ces deux chemins de fer et qu'en les réunissant à l'Intercolonial. L'heure est venue d'aviser au moyen qui nous permettra d'opérer ce changement tant désiré. Ainsi que l'honorable ministre le sait, l'un des derniers actes de l'ancien ministre des Chemins de fer a été de soumettre à cette Chambre, le 18 mai 1911, une modification du statut relatif aux chemins de fer dans le but d'exproprier ces voies ferrées, mais la dissolution du Parlement, au mois de juillet de cette année-là, n'a pas permis l'examen de ce projet de loi et il est resté en cet état depuis. Je suppose que l'honorable ministre l'a lu. Il ne fait pas partie de nos statuts, mais j'ai réussi à me procurer une copie de ce projet de loi, dont j'extrais ce qui suit:

369a. Lorsqu'il est démontré au Ministre qu'un chemin de fer appartenant à une compagnie constituée en corporation par le Parlement du Canada, et dont la construction a été aidée au moyen d'une subvention du Gouvernement du Canada, ne peut, à raison de l'état de ce chemin de fer ou de son matériel, être exploité avec sûreté et d'une manière efficace, le Ministre peut demander à la Commission de rendre une ordonnance à l'effet que ce chemin de fer ou son matériel, ou les deux, soient mis dans un état sûr et efficace, laquelle ordonnance la Commission est par la présente loi autorisée à rendre après avis donné au président ou au gérant de la compagnie et aux fiduciaires des porteurs d'obligations, s'il en est, selon que la Commission juge raisonnable; et la Commission peut, par ordonnance, désigner quelles réparations, améliorations ou additions devront être faites audit chemin de fer, ou à son matériel, ou aux deux, et dans quel délai elles devront être entreprises et achevées respectivement.

2. Si la compagnie manque de se conformer à cette ordonnance de la Commission, le Gouverneur en conseil peut, sur la proposition du Ministre, approuver cette ordonnance, et enjoindre qu'une copie de cette ordonnance et de l'arrêté du Gouverneur en conseil qui l'approuve, certifiée par le secrétaire de la Commission et par le greffier du Conseil privé respectivement, soit déposée par le Ministre au bureau du registrateur des titres de chaque comté à travers lesquels passe ce chemin de fer, et lorsque cet arrêté et cette ordonnance auront été ainsi déposés, il sera "ipso facto" créé une première hypothèque ou un privilège sur ledit chemin de fer et son matériel en faveur de Sa Majesté pour le montant de ladite subvention, qui deviendra dès ce moment immédiatement due et payable à Sa Majesté. Cette hypothèque ou privilège peut être réalisé de la même manière et au moyen des mêmes procédures que toute autre hypothèque ou privilège sur une propriété peut être réalisé par Sa Majesté devant la cour de l'échiquier du Canada. Cette cour peut ordonner que ce chemin de fer et son équipement soient vendus pour purger cette hypothèque ou ce privilège et pendant la durée de cette hypothèque ou privilège peut nommer un séquestre pour administrer et exploiter ce chemin de fer. Tous deniers réalisés par cette vente peuvent, du consentement de l'acquéreur, être appliqués par le Ministre sous la direction de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, à l'entretien et à l'amélioration de ce chemin de fer et de son équipement dans la mesure que le Ministre peut juger nécessaire, et tous deniers ainsi réalisés et qui, de l'avis du Ministre ne sont pas nécessaires pour cet entretien ou améliorations, peuvent être versés à la compagnie à qui appartenait le chemin de fer au moment de la vente, ou aux fiduciaires des porteurs d'obligations, dans le cas où il y aurait en circulation des obligations garanties par hypothèque ou autrement sur le chemin de fer.

On espérait que ce serait là un des moyens de résoudre la difficulté. Malheureusement, j'ai appris que les efforts tentés par les syndics des porteurs d'obligations du chemin de fer de l'Est de Québec en Angleterre, pour prélever de l'argent dans le but de mettre ce chemin de fer dans un état convenable, ont été complètement infructueux. En conséqence, cette ligne n'est en exploitation que de nom. M. Scoles a fait preuve d'une grande énergie en cette affaire, mais il ne peut agir à sa guise, loin de là. Il a réussi à tenir la ligne en exploitation, mais c'est tout.

Ce que l'honorable ministre fera pour résoudre cette difficulté, sera reçu avec reconnaissance. Nous ne sommes pas en état d'imposer nos conditions. Ce que cette population réclame, c'est que ces chemins de fer relèvent de l'administration de l'Intercolonial, parce que le service donné par ce dernier, sous l'administration de l'honorable ministre, a été satisfaisant en ce qui concerne mon comté. Le service de l'Ocean Limited, durant toute l'année, a été un immense avantage pour notre population. Ar-

river à neuf heures du matin, diffère grandement d'arriver à 2 heures, parce que Bonaventure est, en réalité, à mi-chemin entre Halifax et Montréal. Nous demandons qu'on prolonge ce chemin de fer dans ces deux comtés, et j'espère qu'on ne trompera pas cette attente.

L'honorable ministre devra prendre tous les moyens requis pour que la légitimité des griefs de la population de ces deux comtés fasse l'objet d'une enquête, et pour faire en sorte qu'on accomplisse tout ce qui est juste et raisonnable dans ce cas. Il y a trente ans, quelques municipalités ont voté des subventions à cette compagnie. L'honorable ministre pourra constater que, en 1907, le Parlement a traité avec ces municipalités qui devaient payer ces subventions et qu'il est venu à leur secours, pour le motif qu'elles n'avaient jamais obtenu le service qu'elles étaient en droit d'exiger de la compagnie. J'espère que l'honorable ministre verra à ce qu'on paie les réclamations légitimes, à ce que l'on maintienne l'aide donnée aux municipalités qui ont souscrit en tout $50,000, en faisant du paiement du droit de passage qui n'a pas encore été acquitté dans le cas d'un grand nombre des propriétaires intéressés une des conditions de l'expropriation de la ligne. Je pourrais citer un cas qui se rattache à la première gare après celle de Matapédia, celle de Cross-Point, en face de Campbellton. La ligne passe à travers une terre possédée par un bon Ecossais, M. F. Fraser. M. Fraser n'a jamais reçu un rouge liard pour la propriété que cette compagnie de chemin de fer lui a enlevée. Cette compagnie tomba en déconfiture et M. Fraser ne fut jamais payé. On peut en dire autant des différents cas qui se sont produits tout le long de la ligne jusqu'à New-Richmond. A ces endroits on a acquis le droit de passage, grâce à des promesses de paiement qui n'ont jamais été remplies et, jusqu'à ce jour, les intéressés n'ont rien reçu absolument. Si l'on nommait, en qualité de commissaire, un des fonctionnaires de ce ministère, cet homme pourrait se renseigner parfaitement, en quelques semaines, sur l'état de choses qui existe à cet endroit, état de choses qui est anormal. J'espère, pour l'avantage du Canada et pour celui de ce Parlement, autant que pour l'avantage de la population intéressée, que, s'il arrive à l'honorable ministre de conclure une convention, il s'appliquera à faire cette dernière avantageuse, parce que, depuis vingt-cinq ans, le peuple se plaint de la manière dont il a été traité par les compagnies de chemin de fer.

Certains d'entre eux ont fini par désespérer de jamais obtenir justice en matière de chemin de fer. Par bonheur, mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux), qui représentait alors le comté de Gaspé, s'occupa de l'affaire et fit prolonger le chemin de fer jusqu'à Gaspé, où il atteint un des plus beaux ports du pays.

Je n'en dirai pas davantage et reprendrai ma place en exprimant l'espoir que le ministre s'efforcera de toute manière d'améliorer le service du chemin de fer, de redresser quelques-uns des griefs qui, bien que peu importants par eux-mêmes, aigrissent le cœur de mes commettants depuis l'époque où je n'avais pas encore l'honneur de les représenter à la Chambre, et qu'il veillera à ce que les gens obtiennent ce qui leur est dû. S'il fait cela, il rendra à ce comté-là le service le plus signalé.

M. LEMIEUX : Je désire confirmer les observations si judicieuses de mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil). Lui et moi avons uni nos efforts pour obtenir l'achèvement de cette voie ferrée. Ainsi qu'il l'a dit, j'eus plus de bonheur que lui, puisque nous avons réussi, dès les premiers mois de 1900, à rompre le monopole de l'ancienne compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs. C'est la compagnie nouvelle qui construisit la partie de la ligne qui aboutit à Gaspé. D'après le rapport fait au ministre des Chemins de fer et des Canaux par les ingénieurs du ministère, on considère que la plate-forme et l'outillage de ce chemin de fer comptent parmi les meilleurs du Canada.

Bien qu'il n'y ait pas de comptes en souffrance se rattachant à la partie de la ligne récemment établie dans le comté de Gaspé mon honorable ami a raison de dire qu'un grand nombre d'habitants de comté de Bonaventure n'ont pas encore reçu le paiement du terrain qu'ils ont cédé pour l'emplacement de la voie, non plus que du travail qu'ils ont accompli pour la compagnie. A quelque entente que puisse en arriver le ministre, j'aime à croire qu'il veillera à ce que le paiement de l'emplacement de la voie et des gages de ceux que la compagnie a employés dans le comté de Bonaventure soit prélevé sur le produit de la vente ou sur les remises que l'on devra faire à la compagnie.

C'est avec plaisir que j'appuie les observations de mon honorable collègue de Bonaventure, car il a toujours fait tout son possible pour ses commettants. Malheureusement, l'ancienne compagnie l'a mis aux prises avec une situation fort grave Maintenant que le Gouvernement se charge de délivrer les gens de ce cauchemar, il n'est que juste de leur payer le terrain qu'ils ont cédé pour l'emplacement de la voie et le travail qu'ils ont fait pour le compte de la compagnie.

M. COCHRANE: Je me rappelle l'assemblée dont parle l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), et plus particulièrement le discours qu'il fit. J'ai entendu ici bien des discours portant sur des embran-

chements de chemin de fer, mais le plus convaincant de tous est assurément celui de mon honorable ami. Il a fait l'exposé de la situation non pas à un point de vue personnel, mais plutôt pour nous renseigner sur les ressources qui s'offrent à un chemin de fer et sur la richesse de la région.

La position du chemin de fer en question est assez grave si l'on songe aux frais considérables qu'il faudra faire pour le mettre en état convenable. Il y a quelques semaines, une députation composée d'habitants de la région venait m'entretenir de cette voie ferrée. A ce qu'ils m'en ont dit, le Gouvernement pourrait tout au plus acheter ou affermer l'emplacement de la voie; or, voici maintenant que l'honorable député m'apprend que cet emplacement n'est pas même payé. Je me demande donc ce que la compagnie peut bien avoir à vendre ou à louer. Les délégués m'ont signalé la gravité de la situation faite, en ce qui concerne le coût du transport, aux colons et à ceux qui font affaires dans la région; cette situation a certainement droit aux égards du Gouvernement et du ministère, et je me ferai un agréable devoir de m'en occuper.

Pour ce qui est des comptes qui, au dire de l'honorable député, sont depuis longtemps en souffrance, je promets qu'un commissaire sera chargé de s'enquérir de l'emploi et de la repartition des deniers.

M. MARCIL (Bonaventure): Je tiens à remercier le ministre de la promesse qu'il vient de faire et que, j'en suis sûr, il saura accomplir à bref délai. Si ce n'était abuser de sa bienveillance, je signalerais une chose que j'allais oublier. La députation dont il parle a sans doute appelé son attention sur la construction d'un pont destiné à relier Cross-Point à Campbellton, pont dont le besoin se fait impérieusement sentir. En 1904, le Parlement constituait en corporation une compagnie qu'il autorisait à construire entre Cross-Point et Campbellton un pont devant servir aux chemins de fer et au public. Les deux chemins de fer du comté de Gaspé trouveraient là le moyen de se relier aux parties est et ouest du réseau de l'Intercolonial, aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick et à ceux de l'état du Maine. La ville de Campbellton a tout intérêt à la construction de ce pont. Je crois savoir que la députation s'est entretenue du projet avec le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer; et je ne doute pas qu'elle ait reçu l'assurance qu'on s'en occupera.

Ce projet se rattache à la prise de possession du chemin de fer, et j'aimerais que le ministre le mît à l'étude, car la construction entre Campbellton et le comté de Bonaventure ajoutera à la valeur de ces voies ferrées en les reliant à l'Intercolonial, en les faisant pénétrer au centre même du réseau de l'Etat, à Campbellton, où se trouveraient alors les bureaux des directeurs de l'exploitation.

Je vois que la résolution tend à autoriser le ministre à construire des ponts là où il en est besoin. Celui dont je parle devait servir à la fois aux chemins de fer et au public. Il devait être construit dans l'intérêt du chemin de fer de l'Ouest, aujourd'hui désigné sous le nom de l'International, qui avait obtenu la promesse d'une subvention de $160,000 et sollicité la garantie de ses obligations. L'ancien Gouvernement avait répondu qu'il ne pouvait garantir d'obligations qu'à l'égard des seuls ponts d'importance nationale. L'affaire en resta là, mais on ferait bien de la remettre à l'étude lorsqu'il s'agira de l'acquisition de ces embranchements, car nos voies ferrées auront beaucoup plus de prix quand le pont sera construit et qu'elles se trouveront directement reliées à Campbellton, Saint-Jean et Halifax, aux chemins de fer américains et aux lignes canadiennes de l'Ouest. Ce pont, dont la longueur ne devrait pas excéder 1,300 ou 1,400 pieds, serait facile à construire, vu que l'eau est très peu profonde en cet endroit-là.

Dans sa dernière édition, le " Graphic " de Campbellton signalait la quantité de produits qui s'exportent aux Etats-Unis tant de cet endroit que de certaines autres parties septentrionales du Nouveau-Brunswick, et le ministre se rendra compte de l'importance de ces exportations quand il saura que le consul des Etats-Unis a certifié que le comté de Gloucester a, en 1912, expédié 922 chargements de wagons aux Etats-Unis, et celui de Restigouche, 1,517. On pourrait donc doubler le volume de ces exportations en reliant les comtés de Gaspé et de Bonaventure à l'Intercolonial, à Campbellton, au moyen du pont en question. Le comté de Gaspé est trois fois plus grand que celui de Restigouche, et la circonscription de Bonaventure est plus vaste que celle de Gloucester; à elle seule, elle constitue un vaste territoire. Je suis persuadé que la construction de ce pont serait avantageuse et rendrait justice à la population du comté de Gaspé.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il est évident que je ne pourrai guère obtenir de renseignements du ministre au sujet du projet de voies ferrées que j'ai à cœur de voir réaliser. Je n'ai cependant pas à me plaindre de ceux qu'il m'a fournis. Il se défend de toute responsabilité à l'égard des promesses faites avant l'élection de janvier dernier, et semble plutôt réprouver l'assurance qui nous fut donnée à cette occasion-là.

Le ministre ayant félicité le député de Bonaventure (M. Marcil) d'avoir donné des renseignements sur le chemin de fer qu'il signalait à l'attention et traité la question comme il convenait, il ne me reste plus qu'à exposer certains faits qui justi-

fient, nécessitent même la construction du chemin de fer dont je veux parler. Les grands corps, bien entendu, agissent lentement; aussi je ne désespère pas de voir le ministre finir par se convaincre de la nécessité de construire ce chemin, car il a plus de grandeur d'âme que ne le laisse supposer la sécheresse de ses manières.

Quant à ce projet de chemin de fer, il n'est pas nouveau pour l'honorable ministre, à qui j'ai plus d'une fois signalé la nature et les ressources de la région que la ligne traverserait, et le 27 mars dernier il promettait de s'enquérir du tracé de cette ligne, de tous les autres tracés, à vrai dire, dans le but de doter cette partie du pays des voies ferrées qui lui font défaut. Le 2 mars 1912, il recevait du secrétaire de l'"Arisaig and County-Harbour Iron and Railway Company, Limited", une lettre portant sur cette question. J'en ai la copie par devers moi—lettre qui accompagnait, si je ne me trompe, une demande de subvention pour ce chemin de fer. Cette lettre contient un exposé si clair et si concis des ressources de la région et de la facilité que l'on aurait à y construire un chemin de fer, que je ne saurais mieux faire que d'en donner lecture. Elle est adressée au ministre, et il y est dit, entre autres choses:

Avant que vous arrêtiez une décision...

C'est-à-dire à l'égard de la construction d'une ligne partant de Country-Harbour-Cross-Roads, située dans la partie occidentale du comté de Guysborough.

Avant que vous arrêtiez une décision, je me permets de conseiller que l'on fasse une étude approfondie des avantages d'un autre tracé: celui d'une ligne partant de Country-Harbour-Cross-Roads pour rejoindre l'Intercolonial à Antigonish.

Les motifs qui me font faire cette demande sont les suivants:

Les recherches minérales et l'exploitation des mines de cette partie de la Nouvelle-Ecosse progressent rapidement, et pour la majeure partie des produits qu'on en tire, il faudrait un débouché au port de mer de Country-Harbour.

Les gisements ferrifères d'Arisaig, d'une superficie d'environ trente milles, comprennent plusieurs couches de minerai, dont une certaine partie est de qualité supéreure, bien qu'il y en ait beaucoup de qualité médiocre. Depuis deux ou trois ans, on a dépensé beaucoup d'argent en recherches qui ont démontré l'existence de minerai qui, sous le rapport de la quantité et de la qualité, permet d'avoir une grande valeur et, pour la province, la plus haute importance au point de vue économique.

Dans la même région, les schistes de Big-Marsh, qui correspondent aux schistes fameux d'Albert (N.-B.), commencent à devenir un facteur important dans la fabrication des huiles de qualité supérieure . Ces schistes, de même que les gisements de gypse des environs d'Antigonish, alimenteront le trafic. De toutes les mines de cuivre qu'il y a à l'est du lac Supérieur, celle qui promet le plus se trouve au lac Polson, sur la ligne du chemin de fer projeté entre Antigonish et Country-Harbour. Au cours des deux ou trois années dernières, on y a fait des frais considérables pour creuser des puits et exécuter des travaux de mise en valeur. En l'absence d'une voie ferrée, on ne saurait exploiter cette industrie. Ces quatre produits naturels alimenteraient le trafic de l'embranchement de chemin de fer dont le besoin se fait impérieusement sentir entre Country-Harbour et Sunnybrae. La configuration du sol ne suscite pas d'obstacles à la construction d'une telle ligne; les rampes sont excessivement douces; il n'y aurait ni ponts à construire ni tranchées à creuser dans le roc, et les travaux de terrassement se réduiraient à peu de chose. Cette ligne traverserait une belle région agricole, et le trafic serait si abondant qu'une compagnie régionale est prête à en entreprendre la construction et l'exploitation, pourvu que l'Etat lui accorde la subvention habituelle, responsabilité que nulle compagnie n'a jamais voulu assumer à l'égard de l'autre tracé. Il serait impossible de relier Guysborough à l'Intercolonial par une ligne plus courte. Il serait vraiment malheureux pour la province que le Gouvernement consacrât une somme considérable à la construction d'un chemin de fer qui ne serait utile qu'à une faible proportion des intéressés.

Sincèrement à vous,

W. C. Milner.

Pas n'est besoin d'insister sur la variété des richesses naturelles auxquelles l'auteur de la lettre fait allusion. Les mines de cuivre de Copper-Lake sont bien telles qu'il dit, mais tant qu'il n'existera pas de moyens de transport suffisants, on ne pourra jamais les exploiter dans des conditions convenables, peut-être même ne les exploitera-t-on pas du tout. Elles se trouvent à environ 18 milles du chemin de fer; il serait impossible, sela se conçoit, de les mettre en valeur en l'absence du moyen de transport que fournirait la construction de cette voie ferrée.

Quant aux gisements de gypse mentionnés dans la lettre, je dois dire qu'ils sont des plus précieux. Voici ce que je relève à la page 61 d'un rapport que M. W. F. Jennison faisait en 1911 sur les gisements de gypse des Provinces maritimes:

Bien qu'il y ait de grandes quantités de gypse dans le sud et l'ouest de la région...

La région en question comprend le territoire avoisinant les ports de Tracadie, de Pomquet et d'Antigonish.

...celui que l'on trouve vers l'est et le nord-est, et plus particulièrement aux environs d'Antigonish, est de bien meilleure qualité; à vrai dire, il est bien difficile de trouver des affleurements plus avantageux, tant sous le rapport de la quantité que sous celui de la qualité; les masses s'élèvent parfois à une hauteur de 100 pieds; quelques-unes ont même trois fois cette hauteur, et elles couvrent une grande étendue de terrain. Dans bien des cas se sont des masses compactes de la meilleure qualité et d'une blancheur pareille à celle de l'albâtre. Il est fâcheux que cette région ou le gypse de la meilleure qualité se trouve en

quantité pour ainsi dire inépuisable soit dépourvue de moyens de transport.

Pour ce qui est de la qualité de ce gypse, elle est incontestablement égale à celle des meilleurs gisements du Canada, et je suis sûr que l'établissement de meilleurs moyens de transport ferait prendre un essor considérable à l'industrie du gypse. Souffrez que je cite ces quesques lignes extraites de la "Mineralogy of Nova Scotia", publié en 1868 par le professeur Henry How :

A propos de la houille pétrolifère du comté d'Antigonish, M. J. Campbell rapporte l'existence d'une couche de houille compacte et ondulée d'une épaisseur de 5 pieds, qui donnera au moins 40 gallons de pétrole brut à la tonne, et d'un gisement de schiste bitumineux d'une épaisseur de 15 pieds, susceptible de donner au moins 20 gallons à la tonne.

A la page 39 du rapport qu'il fit en 1911 sur les schistes bitumineux ou pétrolifères du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, le Dr R. W. Ells s'exprime comme suit:

Au cours de l'examen récent du bassin houiller de Big-Marsh, qui se trouve à environ 9 milles au nord de la ville d'Antigonish, on a constaté l'existence de vastes affleurements de schiste noir et d'autres schistes de couleur gris et rougeâtre. Parmi ces schistes se trouvent des couches de houille assez impure, contenant une forte proportion de cendre. Les schistes noirs ne s'enflamment pas aisément; certaines parties cependant brûlent bien et devraient contenir assez de carbure d'hydrogène pour être utilisables dans la distillation. Ces schistes sont probablement ceux dont parle M. Campbell et qui ont déjà été notés. On n'en a pas encore fait l'essai, mais ils semblent être de même nature et appartenir au même horizon géologique que ceux des comtés de Hants, et valent bien la peine qu'on recherche avec soin la proportion de pétrole et de sulfate d'ammoniaque qu'ils renferment.

Et page 22:

Dans la Nouvelle-Ecosse, les schistes sont généralement de couleur noire, contenant des bandes de matière noirâtre riche en carbure d'hydrogène. Le schiste noir se trouve dans les gîtes à grande épaisseur.

A mentionner parmi ces terrains houillers un bassin schisteux contenant de la houille maigre, situé à quelques milles au nord de la ville d'Antigonish et où l'on a fait quelque travail dans le but de découvrir quelques gîtes de houille exploitable. Ces houilles ont été analysées au département des Mines et trouvées trop impures pour servir de combustible. D'après le rapport de M. H. Fletcher (C. G., 1886), il semble que l'on n'ait pas encore trouvé de couches de houille exploitable dans la péninsule, au nord d'Antigonish; on prend parfois pour de la houille les schistes noirs qui, en divers endroits, passent à travers la houille ; mais dans un grand nombre des ouvertures pratiquées dans le sol, on n'a pas encore trouvé de trace de bonne houille.

Dans la "Mineralogy of Nova Scotia" de How, 1868, M. Campbell démontre clairement que ces houilles pétrolifères supportent les calcaires carbonifères inférieurs de Big-Marsh. Il les divise en deux groupes: les houilles inférieures, d'une épaisseur de 70 à 80 pieds, y compris 20 pieds de bon schiste bitumineux, dont 5 de houille compacte riche en pétrole; les supérieures, d'une épaisseur de 150 pieds, qui touchent au calcaire et renferment une forte proportion de pétrole. Selon lui, les couches de houille compacte d'une épaisseur de 5 pieds donneront au moins 40 gallons de pétrole brut à la tonne, et 15 pieds du reste, au moins 20 gallons.

Les schistes noirs renferment du mica-schiste gris portant l'impression de plantes brisées; en certains endroits il est tout disloqué, et il est parfois fortement incliné.

Eu égard à la valeur industrielle des gisements de schiste bitumineux qui se trouvent en abondance dans l'est de la Nouvelle-Ecosse et que M. Campbell mentionne dans la "Mineralogy of Nova Scotia" de How, on a receuilli des échantillons des principaux gisements des comtés d'Antigonish et de Pictou depuis que ce qui précède est écrit. Ceux que l'on a recueillis dans le premier de ces comtés proviennent en grande partie de Hallowell-Grant, que l'on désigne généralement sous le nom de Big-Marsh. Huit de ces échantillons ont été pris aux endroits suivants:

Le n° 1 provient de la propriété de Dan. McDonald sur laquelle on a creusé, il y a quarante ans, un puits de plus de 60 pieds de profondeur; le n° 2 (schiste ondulé) et le n° 3 (schiste uni) proviennent du ruisseau McLellan, petit cours d'eau qui passe à environ un demi-mille du n° 1; le n° 4 (ondulé) et le n° 5 (uni) ont été pris au ruisseau de la Scierie; le n° 7 vient d'un affluent de ce même cours d'eau—ce sont les échantillons dits de Dan. Boyd; le n° 8 provient du Gros-Castor—de la propriété de Hugh McInnis, qui se trouve à plusieurs milles plus près du rivage. On a pensé que ces échantillons donneraient une idée assez juste des divers gisements de la région—dont la plupart ont autrefois été exploités dans une certaine mesure—et indiqueraient de façon assez certaine la quantité de pétrole et de sulfate d'ammoniaque que renferment les schistes.

L'analyse faite au laboratoire du service des mines donne les résultats suivants:

Analyse des schistes bitumineux du comté d'Antigonish.

N°	Pétrole brut. Gals imp.	Sulfate d'ammoniaque. Livres à la tonne.	Gravité spécifique.
N° 4	10·0	38·0	0·893
N° 5	23·0	34·0	0·906
N° 6	11·0	22·6	0·917
N° 7	10·0	17·0	0·890

Comparée à celle des schistes d'Ecosse et du Nouveau-Brunswick, cette analyse fait voir que les schistes de Big-Marsh sont de bonne qualité. Il ne manque donc que les moyens de transport. A vrai dire, les capitalistes seraient prêts à entreprendre l'exploitation de ces gisements s'ils avaient l'assurance ou l'espoir que l'on construira un chemin de fer. Nous engager à commencer par établir notre industrie en nous promettant de construire un chemin de fer dès que l'on sera certain d'une vente suffisante, c'est fort joli et très pratique; mais de nos jours, les occasions de faire des pla-

cements sont devenues si nombreuses que le ministre des Chmins de fer devrait, dans le cas actuel, s'inspirer d'un principe tout à fait différent.

Les gisements de schiste, les mines de fer d'Arisaig et les mines de cuivre de la rivière du Sud, il est impossible qu'on les exploite tant que l'établissement de moyens de transport ne sera pas garanti de quelque manière. Si nous avions ces moyens de transport, je suis sûr que les capitaux afflueraient. Une compagnie a déjà des intérêts dans les schistes de Big-Marsh. Il est à s'en former une autre qui poursuivra plus activement l'exploitation de la mine de cuivre de Copper-Lake.

Dans la lettre dont j'ai donné lecture, il n'est question ni de la nature ni de la valeur agricole de la région. La vallée de la rivière du Sud est une des plus belles régions agricoles de la Nouvelle-Ecosse; entre Goshen et la rivière, le sol est d'une merveilleuse fertilité. Ainsi qu'il est dit dans la lettre, il n'en coûterait qu'une bagatelle, relativement parlant, pour établir une voie ferrée à travers cette vallée; les ponts à construire seraient peu nombreux et ne coûteraient pas cher; le sol y est d'une égalité presque parfaite, et tout y favorise la construction d'une voie ferrée à peu de frais. Quant à l'autre partie de la ligne, celle qui irait de Merigonish à Arisaig et, de là, à Antigonish, elle traverserait, elle aussi, un superbe district agricole, sans compter qu'Arisaig, outre le minerai de fer qui s'y trouve, est un excellent endroit pour la pêche, un des meilleurs du district de Northumberland.

Je prie donc le ministre de tâcher de trouver le temps de songer à la question, ou tout au moins de charger un ingénieur d'aller faire des études préliminaires. En mars 1912, je le répète, il avait promis de s'enquérir de ce tracé; son attention a été appelée sur ce sujet non seulement par moi-même, mais aussi par la lettre dont j'ai donné lecture. Et, cependant, il avoue à cette session qu'il n'a encore rien tenté pour tenir sa promesse du 27 mars 1912; d'où l'on doit conclure que toutes les assurances qu'on nous donnait en janvier dernier à l'égard de la construction de ce chemin de fer n'étaient qu'autant de vaines promesses d'élection que rien n'autorisait. Le ministre se doit à lui-même, il doit à sa bonne renommée de tenir sa propre promesse; il doit au bon renom de ceux qui, en janvier dernier, se faisaient les porte-parole du Gouvernement de s'efforcer de favoriser l'établissement à travers la vallée de la rivière du Sud d'une ligne destinée à alimenter le trafic de l'Intercolonial.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 1re et 2e fois et adoptée.)

M. CHISHOLM.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. COCHRANE demande à déposer un projet de loi (bill n° 185), portant modification de la loi sur les chemins de fer de l'Etat.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du bill (n° 179), déposé par M. Hazen, tendant à accorder un nouveau prêt aux commissaires du port de Québec.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Dans une circonstance antérieure, j'ai dit que je ferais venir à Ottawa l'un des membres de la commission et son ingénieur, afin de fournir plus de détails que je ne pouvais en donner. Je croyais, disais-je, que, pour exécuter les travaux projetés, il faudrait prendre très peu de la propriété privée.

Sir WILFRID LAURIER: Il doit y avoir un rapport de la commission qui indique les travaux à exécuter. Ce rapport devrait être communiqué à la Chambre.

M. HAZEN: Oui, je l'ai ici. J'ai déjà mentionné le montant nécessaire, mais je puis le répéter si mon honorable ami le désire.

Sir WILFRID LAURIER: Si vous le voulez bien.

M. HAZEN: Voici les dépenses projetées:

Nouveau mur de revêtement du côté nord de la jetée Louise, 1,800 pieds courants	$810,000
Draguer une tranchée pour celui-ci	110,250
Draguer les abords du chenal	621,250
Remblai nécessaire pendant la saison de 1913	85,067

Ce qui forme un total de $1,626,567 pour les travaux du nouveau mur de revêtement. De plus, il y a:

Elévateur	$1,014,433
Embarcadère du bac transbordeur	56,350
Voies ferrées conduisant à l'élévateur et dans la cour du terminus	18,454
Pont	25,000
Grue flottante	60,000
Bateau de service	130,000
Défenses flottantes	4,000
Bureaux	70,000
Dragage	450,000
Matériel de construction	50,000
Total	$3,502,854

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre a-t-il entre les mains une demande officielle de la part de M. Price?

M. HAZEN: Les commissaire nous ont demandé un prêt de $3,500,000 pour ac-

complir ces améliorations. Cette somme se compose des item que j'ai mentionnés. Le mémoire qui nous a été soumis dit:

Messieurs Coode, Matthews, Fitzmaurice et Wilson, de Londres (Angleterre), ont présenté à la commission un rapport daté du 21 janvier 1913 au sujet de l'agrandissement des quais pour les navires transatlantiques et les autres gros bateaux. L'espace, disent-ils, est extrêmement restreint pour un port qui possède de tels avantages naturels et qui offre de si grandes chances d'expansion commerciale. A leur avis, de nouveaux évitages et d'autres aménagements semblables ne sauront manquer de bénéficier au port et au pays en général.

Les plans soumis font voir commen on pourrait agrandir les quais et empiéter sur le fleuve. On ne pourrait pas, il va sans dire, prendre tout d'abord des mesures pour exécuter tous les travaux à chaque endroit indiqué sur le croquis, mais on pourrait se mettre à l'œuvre pour exécuter de temps à autre des travaux partiels dont l'exécution paraîtrait à désirer, chaque partie formant une section de tout le projet.

L'espace actuellement disponible à cet endroit comprend le bassin de marée qui a une superficie de 18 acres, avec 3,300 pieds de quais et une profondeur de 26 pieds à l'eau basse pendant les grandes mers. L'entrée du bassin a 200 pieds de largeur. Le quai de l'ouest, qui commence au bassin de marée, a environ 2,400 pieds de longueur par 600 pieds de largeur, en moyenne, et une superficie de 40 acres, ainsi qu'une ligne de quais d'environ 3,400 pieds. La profondeur de l'eau dans le dock submergé est de 22 à 30 pieds et sa profondeur au-dessus du seuil des portes est de 35 pieds à l'eau haute pendant les grandes mers. La largeur de l'entrée est de 60 pieds. A partir de l'angle nord-est du bassin, une jetée se projette vers le nord sur une distance de 1,600 pieds. La jetée a 300 pieds de largeur, et on a pris des mesures pour que les bateaux puissent accoster des deux côtés, bien que du côté de la terre le mouillage, qui a 100 pieds de longueur, ne soit pas encore prêt en attendant l'achèvement du dragage nécessaire le long de la jetée et près des abords. Du côté du large, il y a plus de 40 pieds de profondeur à l'eau basse pendant les grandes mers.

Depuis quelque temps on projette d'agrandir beaucoup les présents postes d'amarrage au nord de la jetée Louise. La principale partie de ce projet, est la construction d'un large bassin distinct qui pourra recevoir beaucoup plus de bateaux, grâce à un système de jetées d'environ mille pieds de longueur qui s'avanceront vers le nord et le sud. La construction de la jetée n° 1 a été la première démarche entreprise pour réaliser le projet, et, pour le prolonger on a élargi la jetée Louise du côté nord jusque près du pied de la jetée n° 2 qu'on voulait construire paralellement à la jetée n° 1 et à 500 pieds de distance de celle-ci. Toutefois, les ingénieurs n'approuvent pas la construction de courtes jetées. Ils sont d'avis qu'il y a économie à procurer des postes de mouillage ininterrompues. On donne aussi beaucoup d'espace aux bateaux et on adapte les quais aux différentes longueurs des bateaux qui doivent accoster.

Comme premiers travaux, les ingénieurs recommandent l'élargissement de la jetée Louise. Le bassin en face aurait en définitive environ 3,300 pieds à 4,000 pieds de longueur par 2,500 pieds de largeur, ce qui procurerait beaucoup d'espace pour les évolutions des bateaux à l'arrivée et au départ. Ce bassin serait dragué à une profondeur de 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse pendant les marées du printemps. Cependant, d'abord et jusqu'à ce que la jetée projetée telle qu'elle est indiquée sur le plan, fût construite, il serait inutile de draguer le bassin dans toute sa largeur. Ce bassin, une fois achevé, aurait une entrée de 1,500 pieds de largeur. L'élargissement projeté de la jetée et la superficie de 80 acres à gagner sur le fleuve à cet endroit sont indiqués sur le plan par des lignes rouge foncé.

M. LEMIEUX: J'ai examiné le plan et cette couleur n'y est pas.

M. HAZEN: Où est l'autre plan?

M. LEMIEUX: Si je comprends bien, l'autre plan n'est pas celui qui doit nous guider.

M. HAZEN: Le plan que nous avions l'autre jour est celui dont il est ici question. Il est sous la garde du greffier.

M. LEMIEUX: Je comprends qu'on renonce à empiéter sur les eaux.

M. HAZEN: Ne le fait-on pas en même temps que ces travaux?

Sir WILFRID LAURIER: Ce que je voudrais surtout avoir, c'est la demande de fonds des commissaires, ainsi que leur déclaration au sujet de l'emploi de cette somme.

M. HAZEN: Je regrette de ne pas avoir ce document, mais j'ai des détails concernant la manière dont on se propose d'employer l'argent.

Sir WILFRID LAURIER: Les commissaires ont dû demander ces fonds, et dans leur demande, ils ont dû expliquer comment ils entendaient les employer. Je comptais que le ministre déposerait cette demande sur le bureau.

M. HAZEN: J'ai ici tous les détails de la dépense.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre éviterait beaucoup d'embarras et nous contenterait davantage s'il lisait la déclaration signée par M. Price. Quant à moi, j'ai une grande confiance en M. Price en tant que commissaire du port. Je pense qu'il peut accomplir de la bonne besogne et tout ce qui porterait sa signature aurait un grand poids à mes yeux.

M. HAZEN: Ces travaux s'exécutent à la demande de M. Price,

Sir WILFRID LAURIER: Je n'en doute pas, mais je voudrais voir cette demande.

Le ministre pourra l'apporter ce soir. En attendant, je lui demanderai où se trouvera l'embarcadère des bacs transbordeurs.

M. HAZEN: Je crois qu'il se trouve un peu plus en amont. L'autre soir, le ministre des Postes a laissé entendre qu'il y avait probablement des arrangements entre la commission du Transcontinental, mais il n'y en a pas.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait plus satisfaisant de voir sur le plan l'endroit où se trouvera l'embarcadère des bacs transbordeurs.

M. HAZEN: Si je comprends bien, il n'est pas indiqué sur le plan.

M. LEMIEUX: On parle d'un bateau de service. Le ministre sait-il si la commission a fait l'acquisition du "Bavarian", un vieux bateau qui a fait naufrage.

M. HAZEN: Je sais ce que l'honorable député veut dire. Je n'ai rien appris de tel.

M. LEMIEUX: On m'a dit que le "Bavarian" a été vendu à la commission.

M. HAZEN: Je ne crois pas que le "Bavarian" conviendrait.

M. LEMIEUX: Le ministre pensera-t-il au conseil de M. Power, représentant de Québec-ouest, à savoir que le bateau de service devrait être aménagé comme bateau destiné à combattre les incendies et à protéger les propriétés de prix dans le port?

M. HAZEN: Certainement; c'est un très bon conseil.

M. LEMIEUX: Je suppose que toutes les améliorations se feront sur la propriété de la commission du port et qu'il n'y aura pas d'expropriation.

M. HAZEN: C'est ce que je comprends.

M. LEMIEUX: Je puis répéter ce qu'a dit mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et ce que pensent aussi les représentants de la ville et du district de Québec, qu'ils ont la plus grande confiance dans l'habileté de M. Price à exécuter avec probité et diligence les travaux de la commission du port. Nous voudrions avoir la demande signée par M. Price, car il doit certainement y en avoir une, et la faire consigner dans le hansard. L'honorable ministre a-t-il les plans des travaux de la rivière Saint-Charles ou les a-t-il remis au département des Travaux publics?

M. HAZEN: Je ne les ai pas.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami voudra bien les demander au ministre des Travaux publics. C'est pour ainsi dire un seul projet.

M. HAZEN: Je verrai si je puis me les procurer.

Sir WILFRID LAURIER.

M. LEMIEUX: Je le crois.

M. HAZEN: Je pense que M. Valiquette les a emportés.

M. LEMIEUX: Je vois que le ministre des Travaux publics est maintenant à son siège. Aurait-il l'obligeance de demander à M. Valiquette d'apporter ici, à huit heures, les plans des travaux de la rivière Saint-Charles, car nous nous occupons du port de Québec. Quant à moi, je suis d'avis que les travaux du port et ceux de la rivière Saint-Charles font partie d'un projet unique. Je voudrais que ces plans fussent communiqués à la Chambre lorsque nous discuterons le présent bill.

M. ROGERS: Si je puis trouver l'employé du département qui les a, je les apporterai volontiers.

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

Reprise de la séance.

Sur l'article 2 (avance aux commissaires du port).

M. HAZEN: A six heures, avant la suspension de la séance, l'honorable chef de l'opposition m'a demandé des renseignements au sujet de la requête présentée par M. Price au nom de la commission du port de Québec. Je puis dire que M. Price est venu lui-même nous exposer ce dont la commission avait besoin. Nous nous sommes mis en communication avec M. Price et nous lui avons transmis un exemplaire du bill qui devait être soumis au Parlement. En réponse, nous avons reçu du secrétaire-trésorier une lettre, datée de Québec le 4 février 1913 et adressée au sous-ministre, qui approuvait la rédaction du bill, mais qui faisait observer que, tandis que le bill autorisait un prêt de $3,000,000, le mémoire soumis par M. Price indiquait des dépenses projetées qui s'élevaient à $3,500,000, et non à $3,000,000, et qui demandait un prêt de la plus forte somme. Dans cette lettre était une copie de l'état qui avait été soumis et qui est le même que celui que j'ai lu cet après-midi à la Chambre. J'ajouterai que mon honorable ami m'a demandé des renseignements au sujet de l'acquisition du "Bavarian." J'ai déclaré que je n'en avais pas entendu parler, mais j'ai appris depuis que, avant la nomination des trois commissaires actuels, les anciens commissaires ont acheté la coque du " Bavarian " dans le dessein d'en faire une barge sur laquelle on aurait placé la grue à vapeur qu'on devait acheter et employer pour le levage des marchandises dans le port.

M. LEMIEUX: C'était du temps de M. Châteauvert, n'est-ce pas?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX : Le ministre sait-il quel prix a été payé?

M. HAZEN: Je n'en suis pas certain. Je me procurerai ce renseignement et je le communiquerai à l'honorable député.

M. LEMIEUX: Qui a vendu cette coque aux commissaires?

M. HAZEN: Je l'ignore. Je suppose que c'est la compagnie de navigation qui était propriétaire du vaisseau. Celui-ci avait appartenu à la compagnie Allan.

M. LEMIEUX: Je crois qu'elle a été vendue par M. Reford.

M. HAZEN: Je n'en sais rien, mais elle a été achetée par les anciens commissaires et les commissaires actuels s'en serviront pour les objets que j'ai mentionnés. On a aussi parlé des bacs transbordeurs. Je croyais qu'il s'agissait des bacs qui transportent les wagons du Grand-Tronc-Pacifique d'une rive à l'autre du fleuve, en attendant l'achèvement du pont de Québec, mais je constate qu'il n'en est rien. Ces bacs transportent les fourgons à marchandise de Lévis à Québec. Ils servent au chemin de fer qui passe sur la rive sud du Saint-Laurent.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre peut-il me donner des renseignements au sujet de l'emploi qu'on se propose de faire du bateau de service dont il est question dans cette dépense?

M. HAZEN: Je crois qu'il servira surtout aux mêmes fins que le "Sir-Hugh-Allan" de la commission du port de Montréal—aux travaux généraux de la commission dans le port.

Sur l'article 4:

Pour les fins de la présente loi, la période de construction de ces installations de terminus doit prendre fin aux dates que détermine le Gouverneur en conseil.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre a-t-il une idée du temps qu'il faudra pour cette construction?

M. HAZEN: Non. On croit que l'élévateur pourra être prêt au printemps de 1914 et que les installations terminales, la plus grande partie, du moins, devront être prêtes l'an prochain.

M. LEMIEUX: Quelle est la contenance de l'élévateur?

M. HAZEN: Un million de boisseaux. Je puis maintenant apprendre à l'honorable député que l'ancienne commission a payé $22,000 pour le "Bavarian."

Sur le préambule.

M. LEMIEUX: Y a-t-il un matériel de dragage dans le port?

M. HAZEN: Cette année, le dragage devra s'exécuter à l'entreprise.

M. LEMIEUX: A-t-on adjugé des entreprises?

M. HAZEN: Un contrat a été signé avec la compagnie de dragage Dominion.

M. LEMIEUX: Est-ce une maison de Québec?

M. HAZEN: C'est une maison d'Ottawa.

M. LEMIEUX: Quel sera le coût du dragage?

M. HAZEN: Une partie des travaux coûtera 19 cents ½ par verge cube et une autre partie 21 cents ½.

(Le préambule est adopté).

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER.

Sur motion de M. Hazen, le bill n° 182, concernant les commissaires du port de Vancouver, est lu une deuxième fois et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

M. OLIVER: Lorsque ce bill a été étudié antérieurement, le ministre a dit qu'il ne renfermait pas de dispositions relatives à d'autres intérêts que ceux du port et de l'Etat.

M. HAZEN: C'est tout.

M. OLIVER: Le bill est-il rédigé d'après ce principe d'un bout à l'autre?

M. HAZEN: Oui, presque chaque article est calqué sur des articles semblables qui se trouvent dans les lois concernant les ports d'Hamilton, de Montréal et de Winnipeg.

Le bill prescrit que tous les terrains exposés à la marée appartiendront à la commission du port, et qu'au bout de cinq ans l'Etat pourra rentrer en possession de ces terrains. Il y a une étendue considérable de terrains exposés à la marée dans le port de Vancouver. Depuis quelques années, ces terrains étaient concédés pour un prix nominal, mais, après quelques temps, le Gouvernement a commencé à se rendre compte de leur valeur, et il a décidé de les affermer plutôt que de les concéder. Anciennement, les baux étaient pour vingt et un ans et il était stipulé qu'ils pourraient être renouvelés pour vingt et un ans après l'expiration de ce délai, et pour une nouvelle période de vingt et un ans ensuite. Au lieu de les renouveler pour le même loyer de manière à les laisser courir pendant soixante-trois ans, nous avons stipulé, dans dans un article du bail, qu'à l'expiration de vingt et un ans, le prix du loyer ferait l'objet d'une nouvelle convenvention, et que, s'il n'y a pas d'entente

à ce sujet entre les parties, ou si la somme fixée par le ministre de la marine et des Pêcheries paraît trop forte, la question sera soumise à la cour de l'échiquier. Lors de l'adoption du bill, tous ces terrains, il va sans dire, seront remis à la commission du port.

M. OLIVER: La commission accordera-t-elle des baux pour vingt et un ans, ou pour cinq ans seulement.

M. HAZEN: Je crois que, si une compagnie se propose de fonder un établissement industriel et de dépenser de fortes sommes sur ces terrains exposés à la marée, elle ne consentirait pas à accepter un bail de cinq ans. Ce sera à la commission du port de trancher cette question, subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. SINCLAIR: En accordant ces baux, respecte-t-on les droits des propriétaires riverains?

M. HAZEN: Sans doute. Mon avis est que nous ne pouvons pas accorder des baux sans tenir compte des droits des propriétaires riverains.

Sur l'article 13 (droit d'expropriation).

M. McKENZIE: Toutes les lois protègent scrupuleusement les pouvoirs d'expropriation. On emploie rarement le mot "expropriation" de cette manière. Aucun mode d'expropriation n'est prescrit ici.

M. HAZEN: Le texte de cet article est le même que celui de l'article correspondant des lois concernant les ports de Montréal, de Winnipeg et d'Hamilton. Il n'y a eu aucun inconvénient dans le cas de Montréal.

Sur l'article 14 (terrains appartenant à la couronne attribués à la commission du port).

Sir WILFRID LAURIER: Les premiers mots de l'article sont très vagues et pourraient conférer des privilèges précieux à la commission. Les voici:

Tous les terrains ou droits sur des terrains dans les limites du havre, et ci-devant attribués à Sa Majesté pour le Canada, doivent, sous l'autorité de la présente loi, être attribués à la corporation et être possédés par elle pour les objets de la présente loi.

J'espérais que le ministre aurait pu nous donner aujourd'hui une idée de la superficie du terrain attribué à la commission par la présente loi. Jusqu'à présent, je n'ai pas entendu dire quelle est la superficie totale. S'agit-il de terrains exposés à la marée, ou de terrains situés dans la ville?

M. HAZEN: Seulement des terrains exposés à la marée.

Sir WILFRID LAURIER: Combien d'acres comprennent-ils?

M. HAZEN: Je ne puis le dire avec précision. Ces terrains sont assez étendus et ils sont d'un grand prix. Certaines parties ont été concédés, autrefois; des quais ont été construits et des établissements industriels ont été érigés sur l'avant-grève. En d'autres cas, des baux ont été signés. A l'heure qu'il est, ces baux nous rapportent environ $10,000 par année. Je crois que 90 p. 100 de ces baux ont été consentis avant l'avènement du présent Gouvernement, et peut-être 10 p. 100 depuis. Il serait difficile de calculer la superficie des terrains exposés à la marée. Mais il semble que les dispositions du bill protègent assez bien l'intérêt public.

L'article donne à la corporation la possession de tous les terrains jusqu'à la rive, sujets à la restriction qu'ils doivent être possédés subordonnément à tout bail, ou droit ou privilège riverains déjà accordés, et le Gouvernement pourra en tout temps, à l'expiration de chaque période de cinq ans, rentrer en possession desdits terrains. Cette restriction était désirable vu l'augmentation extraordinaire qui peut se produire dans la valeur de cette propriété dans l'avenir. Toute cession de terrain par la corporation est subordonnée à l'approbation du Gouverneur en conseil, et elle ne peut pas les vendre ni en donner aucun titre, mais seulement les céder pour un terme ne dépassant pas vingt et un ans. Après avoir consulté le ministère de la Justice et autres autorités, le département a cru que cette restriction sauvegardait les intérêts du pays d'une façon satisfaisante.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, je le crois.

M. SINCLAIR: Si le Gouvernement décidait au bout de cinq ans de rentrer en possession du terrain jusqu'à la rive, serait-il obligé de payer quelque chose à la corporation?

M. HAZEN: Le Gouvernement serait obligé de traiter la corporation équitablement et prendre à sa charge toutes les obligations de cette dernière.

M. SINCLAIR: Rien de plus?

M. HAZEN: Les commissaires ne recevront rien. Les commissaires n'ont pas d'intérêt personnel. Les commissaires du port sont pratiquement des fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries. Les commissaires du port de Montréal ne sont rien autre chose. Ces personnes sont choisies pour admiistrer le port dans les intérêts du pays en général et de la localité dans laquelle le port est situé.

Il pourrait se faire que les commissaires auraient conclu des contrats, ou nommé des employés, et conséquemment il y au-

rait certains dédommagements à faire en équité, mais il n'y a pas de raisons qui puissent exiger que le Gouvernement paie quelque chose aux commissaires comme tels.

Sur l'article 22 (évaluation des marchandises d'après la loi des douanes.)

M. McKENZIE: Que veut dire cet article?

M. HAZEN: Cet article dit que l'évaluation doit être faite en la manière ordinaire prévue par la loi. C'est le même article qui est dans la loi de Montréal de 1894, article 30, chapitre 48, dans la loi de Winnipeg, article 20, chapitre 35, et dans la loi d'Hamilton, article 21, chapitre 98. Il permet à la corporation de s'assurer les services des fonctionnaires de la douane. On a pensé que c'était désirable.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est le but de cela?

M. McKENZIE: C'est pour arriver à connaître le tonnage.

M. HAZEN: La corporation impose sur le débarquement des marchandises sur les quais des taux qui sont basés sur une évaluation qui doit se faire conformément aux disposition de la loi des douanes.

M. McKENZIE: Supposons qu'un bateau vient amarrer à l'un de ces quais avec une petite cargaison de poissons, est-ce que la loi va faire payer aux propriétaires de ce bateau une taxe comme droit de port sur son poisson avant qu'il puisse le décharger?

M. HAZEN: Non. Dans le port de Montréal les bateaux ne paient aucune taxe; il n'y a pas de taxe de tonnage. La corporation ne perçoit ses taxes que sur les marchandises qui sont déchargées sur les quais et placées dans les hangars. Un importateur paie une taxe sur les marchandises suivant leur évaluation, que ce soit des pianos ou des étoffes. Le vaisseau ne paie rien, il n'y a pas de taxe sur la navigation, mais le propriétaire des marchandises paie pour l'avantage de pouvoir les débarquer facilement et économiquement. Il y a des quais et des hangars pour les protéger contre la pluie et le mauvais temps, et ce sont ces services que le marchand paie. L'article dit que l'évaluation de ces marchandises pour établir la taxe qui doit être imposée, taxe dont l'imposition est soumise à l'approbation du Gouverneur en conseil, sera faite conformément aux dispositions de la loi des douanes, de la même manière que l'évaluation d'après laquelle les droits de douane sont perçus sur les marchandises qui entrent dans le pays.

M. McKENZIE: Cela est pour le cas où les marchandises sont imposables, mais il y a sur les côtes de la Colombie-Anglaise des marchandises qui ne sont pas soumises aux droits de douane, et conséquemment leur évaluation pour des fins douanières ne peut pas s'appliquer.

M. HAZEN: Je crois que les petits bateaux, comme ceux dont parle mon honorable ami, les bateaux de pêche et autres de ce genre, déchargent généralement leurs cargaisons sur de petits quais qui appartiennent à ceux qui font le commerce de poisson. Cependant s'il surgissait des difficultés, on y apporterait remède. Le Gouvernement ne permettrait pas que l'on imposât une taxe de nature à embarrasser le commerce d'un port. Je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet de Montréal.

M. McKENZIE: Dans les grands ports, comme celui de Montréal, il doit y avoir une pratique établie.

M. HAZEN: Les marchandises qui ne sont pas sujettes à l'impôt de la douane paieront un droit pour l'avantage d'être placées dans les entrepôts des quais.

M. McKENZIE: C'est là une tout autre question.

M. OLIVER: Ces taxes seront-elles établies en vue d'aider à payer les dépenses d'entretien du port.

M. HAZEN: Oui.

M. OLIVER: Seront-elles imposées simplement parce que l'on ne veut pas donner rien pour rien, ou dans le but d'en tirer un revenu pour l'entretien du port?

M. HAZEN: On espère que le trafic sera assez grand sans imposer de nouveaux fardeaux, pour payer les frais d'administration et les intérêts sur les sommes empruntées du Gouvernement pour la construction des quais, des élévateurs et autres instalations?

M. OLIVER: Le port de Vancouver a à lutter contre la concurrence d'autres ports non éloignés qui ouvrent des facilités au commerce du Canada, et ce ne serait pas une bonne économie que de fixer le tarif des droits de port en vue de leur faire produire suffisamment pour payer les dépenses, si en faisant cela on empêchait les navires de venir à ce port.

M. HAZEN: Certainement.

Sur les articles 29, 30, 31 et 32 (saisie et détention des navires).

M. OLIVER: Pour ceux qui ne sont pas bien versés dans la loi, ces articles concernant la saisie et la détention des navires paraissent très sévères, et il serait bon de donner quelques explications à la Chambre.

M. HAZEN: L'article 29 dit que l'on pourra saisir et détenir les navires qui auront endommagé les quais; le même article existe dans la loi de Montréal. On a trouvé qu'il était très nécessaire. Les articles 30,

31 et 32 s'appliquent à la saisie des marchandises lorsque des droits exigibles n'ont pas été payés, et ils donnent la manière dont la saisie doit être opérée.

M. SINCLAIR: On donne au président de la corporation les mêmes pouvoirs que possède un magistrat, et l'avocat de la corporation peut intenter des poursuites; cela me paraît donner un pouvoir très étendu au président.

M. HAZEN: C'est aussi ce que j'ai pensé. Je ne crois pas qu'il soit bon que le président de la corporation ait ce pouvoir. Lorsque vous pouvez vous présenter devant un juge et un magistrat ou devant le percepteur des douanes, il n'y a aucune nécessité de donner ce pouvoir au président de la corporation. Je suis heureux que mon honorable ami (M. Sinclair) ait appelé mon attention sur ce point, et je propose que l'alinéa "b" du paragraphe 3 de l'article 31 soit rayé.

(La motion est adoptée.)

M. OLIVER: L'effet en sera que le vaisseau pourra être saisi pour des dommages causés, et les marchandises saisies pour des droits non payés.

M. HAZEN: C'est cela.

M. McKENZIE: La loi dans la Nouvelle-Ecosse ne permet pas, et je ne crois pas que la loi du Nouveau-Brunswick le permette non plus, de saisir un navire qui aura frappé un quai.

M. HAZEN: Vous pouvez saisir devant la cour d'amirauté un navire pour non-paiement de gages ou pour dommages causés à un quai; cet article va simplement un peu plus loin.

M. McKENZIE: Je sais parfaitement que la cour d'amirauté peut faire cela, mais elle peut aussi faire autre chose. Lorsqu'un vaisseau est saisi devant la cour d'amirauté, le capitaine peut immédiatement donner des garanties et obtenir du juge la libération du navire qui peut alors continuer son voyage. Je ne vois rien à ce sujet dans ce bill. Si un vaisseau est saisi, le capitaine est obligé soit de verser l'argent immédiatement et toute amende exorbitante qu'on pourra lui imposer, ou attendre jusqu'à ce qu'on lui fasse son procès. Donner à une corporation les mêmes pouvoirs que la cour d'amirauté, cest placer les navires des Provinces maritimes dans des conditions absolument injustes.

M HAZEN: Le proposition n'est pas nouvelle; la chose a été faite dans d'autres cas et je n'ai pas eu connaissance qu'il en soit résulté des injustices. C'est plutôt une mesure préventive. Si mon honorable ami connaît quelques cas où des injustices ont été commises, je demanderai certainement que l'on modifie l'article.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

DISCOURS D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES PRIMES AUX VOLONTAIRES.

Sur motion de M. Crothers, la Chambre se forme en comité général pour étudier la résolution suivante:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi de 1912 accordant des primes aux volontaires, et (a) de prescrire que tout substitut du titulaire d'un certificat émis en vertu des dispositions de la loi de 1908 accordant des primes aux volontaires, et qui a été dûment nommé comme tel, peut choisir et obtenir une concession de terre ainsi qu'il est prescrit dans ladite loi de 1908; et (b) de prolonger le délai pendant lequel un titulaire ou son substitut peut choisir un terrain et obtenir la concession.

M. OLIVER: Avant que la résolution soit adoptée, le ministre sera-t-il assez bon d'expliquer le but de cette modification de la loi actuelle?

L'hon. M. CROTHERS: Monsieur le président, la Chambre sait que la première loi concernant les primes aux volontaires a été adoptée en 1908, elle accordait une gratification à tout volontaire alors domicilié en Canada qui avait servi avec les troupes anglaises dans l'Afrique du Sud pendant les années allant de 1899 à 1902. Elle leur donnait jusqu'au 31 décembre 1910 pour choisir deux quarts de section contigus, et elle autorisait l'ayant droit, qui avait acquis le titre de volontaire, de faire choix de sa concession. En 1910, le délai pour choisir ces concessions fut prolongé jusqu'au 31 décembre 1911. Comme il restait encore un certain nombre de ces concessions qui n'avaient pas été réclamées, en 1912, on prolongea de nouveau les délais jusqu'au 31 décembre 1912. On constate aujourd'hui que plusieurs de ces concessions n'ont pas été réclamées et l'amendement a pour but d'accorder aux volontaires jusqu'au 31 octobre 1913 pour chosir leurs terres et établir leurs droits—non pas seulement les volontaires, mais aussi leurs substituts.

Je crois que la loi de 1912 limitait le délai pendant lequel le substitut pouvait demander sa concession. Il ne possédait pas tous les droits du volontaire. Le premier bill dit qu'au lieu d'un certificat donnant droit à deux quarts de section contigus, on peut accorder un certificat valant $160; et dans un autre article du bill il est dit que celui qui aura demandé deux quarts de section pourra abandonner son droit en faveur du Gouvernement et obtenir $500 en retour. Lorsque ces certificats ont été donnés pour la première fois, il y a environ cinq ans, on croyait qu'ils ne valaient pas grand chose, aujourd'hui ils

valent beaucoup, et je ne vois pas l'utilité de cet article du bill accordant un certificat de $160 au lieu de 320 acres de terre. C'était dans le bill, cependant, et je ne l'ai pas enlevé. J'ai fait la même chose au sujet du droit d'abandon en retour de la somme de $500. Le concessionnaire, le substitut et celui qui échange sont tous placés sous le même pied. Quelques-uns ont rendu leur certificat, mais n'ont jamais reçu aucun argent, et ce bill leur donne le droit de demander deux quarts de section, nonobstant cet abandon. Le délai est prolongé jusqu'au 31 octobre 1913, dans l'espérance que tous ces certificats auront été utilisés à cette date, et qu'il ne sera pas nécessaire d'étendre les délais davantage.

M. CARVELL: J'espère que le ministre promettra qu'il n'y aura pas d'autres délais.

M. CROTHERS: Je ne puis pas promettre cela.

M. CARVELL: Tous les ministres ont promis cela, et j'espère que mon honorable ami le promettra aussi.

M CROTHERS: Je ne le puis pas.

M. CARVELL: Peut-être que le ministre des Travaux publics pourra le promettre pour lui.

M. CROTHERS: Il faut qu'il y ait une fin, et je crois que si l'on prolonge le délai jusqu'au 31 octobre tous les certificats auront été utilisés à cette date.

M. CARVELL: Le ministre des Travaux publics n'a pas hésité aucunement l'année dernière à promettre qu'il n'y aurait pas d'autres délais; que c'était le dernier et que celui qui n'aura pas choisi sa terre le 31 décembre 1912 perdra tous ses droits. Mon honorable ami demande aujourd'hui un prolongement jusqu'au 31 octobre. Je voudrais qu'il nous fasse la même promesse qui a été faite dans le passé. Il me semble que nous devrions être conséquents. En faisant cette promesse il ne ferait que suivre les précédents et il pourrait revenir l'année prochaine demander de nouveaux délais. S'il ne la fait pas, il sera peut-être embarrassé lorsqu'il viendra l'année prochaine demander une nouvelle extension des délais.

M. OLIVER : Le ministre connaît-il le nombre de certificats qui n'ont pas encore été inscrits?

M. CROTHERS: Non, je ne le connais pas.

M. OLIVER: Au sujet de l'extension accordée pour le choix des terres, je dirai que cet état de choses est très malheureux. Le premier délai accordé, ainsi que le ministre l'a dit, allait au 31 décembre 1910. A cette époque, plusieurs de ceux qui avaient des certificats se plaignirent de n'avoir pas eu un temps aussi long pour choisir leur terre, que celui qu'on avait accordé à l'occasion d'émissions précédentes de certificats. L'honorable ministre se rappellera que l'ancien Gouvernement proposa ce délai, la Chambre y fit beaucoup d'opposition, particulièrement les membres de la gauche. On prétendait que cette concession était surtout à l'avantage des spéculateurs plutôt qu'à l'avantage de ceux auxquels avaient été accordés ces certificats. C'était le grand argument, et je crois que mon honorable ami, ministre intérimaire de l'Intérieur aujourd'hui, était au nombre de ceux qui protestaient le plus. Je sais que certains de ses collègues et particulièrement le ministre actuel de la Milice (M. Hughes) en était un. Je me rappelle distinctement que cet honorable ministre s'opposait très fortement à ce délai qui, disait-il, favorisait plutôt les spéculateurs que les volontaires. Mais, quoi qu'il en soit, le Gouvernement prit sur lui la responsabilité d'accorder un délai d'un an. Il avait été bien compris alors qu'il n'y aurait pas d'autre délai. Mais le Gouvernement changea en septembre 1911 et avant la fin de l'année la rumeur circulait que le nouveau Gouvernement accorderait d'autres délais pour réclamer une terre. L'effet immédiat fut de faire augmenter le prix des certificats, d'ajouter à sa valeur négociable. Comme on n'était pas obligé de choisir la terre avant la fin de 1911, le certificat conservait sa valeur, et la continuation du droit de faire le choix de la terre était à l'avantage du porteur du certificat ou du spéculateur. Ceux qui croyaient être dans les secrets, si je puis employer cette expression, purent naturellement conserver leurs certificats et profiter de l'avantage résultant de la prolongation des délais, tandis que ceux qui n'étaient pas dans les secrets crurent mieux faire de vendre et se contenter du prix qu'on leur offrait, et perdre la différence entre la valeur d'un certificat qui devait expirer à la fin de 1911 et un autre dont l'existence devait être prolongée au moyen de nouveaux délais. Je n'ai pas besoin de dire que c'est un état de choses déplorable, mais il n'en existe pas moins. Après le mois de décembre 1911, c'est-à-dire en 1912, après que tous les droit des porteurs de certificats furent expirés, d'après la loi, je ne me rappelle pas exactement dans quel mois, mais je suppose que c'était vers le mois de mars.

M. McCRANEY: Le bill a été sanctionné.

M. OLIVER: Oui, mais le bill a été soumis à la Chambre en mars, je crois. Ce qui fait que durant les mois de janvier et février au moins, ceux qui avaient des certificats se fondaient sur ce que le Gouvernement allait faire pour eux. Je n'ai pas besoin d'insister sur le fait que ce n'était pas un état de choses désirable, et que le résultat était d'encourager la spéculation

sur les certificats beaucoup plus que jamais auparavant. En effet, si ma mémoire me sert bien, le ministre de l'Intérieur à cette époque a déclaré, dans cette Chambre, que les délais pour s'établir sur les terres ne seraient plus prolongés, mais qu'il y aurait peut-être moyen de convertir le certificat en argent. Je n'ai pas le hansard sous la main et je ne puis pas citer les mots de la déclaration, mais je crois qu'elle a été faite; dans tous les cas, le fait est que plusieurs mois après que les délais pour s'établir furent complètement écoulés, d'après la loi, les porteurs dt certificats ont été tenus dans l'incertitude au sujet de ce qui allait être fait. Finalement, vers mars ou avril 1912, le Gouvernement déposa un bill qui accordait des délais jusqu'à la fin de l'année. La Chambre adopta le bill dans la croyance de la part des membres alors présents, je ne crois pas me tromper en disant cela, que ce bill accordait des délais à tous les porteurs de certificats jusqu'à la fin de 1912 avec l'alternative de prendre cinq cents piastres en argent en échange de leurs droits. Mais le bill contenait un article, l'article 7, qui enlevait à certains porteurs de certificats le droit de choisir leur terre. Je ne puis comprendre en vertu de quel principe cet article a été inséré dans le bill, mais son effet a été d'empêcher ceux qui y avaient le plus de droit, et les moins spéculateurs de tous, à choisir leurs terres. L'article est ainsi conçu:

Aucun substitut créé, constitué, ou nommé avant le 1er juin 1912, en vertu de loi de 1908, sur les primes aux volontaires, n'aura de droits en vertu de ladite loi, ou en vertu de la présente loi, excepté les droits accordés par les articles 5 et 8 de la présente loi.

C'est-à-dire qu'une personne qui avait acheté un certificat et qui, en vertu des termes de la loi, en pouvait l'utiliser qu'en choisissant sa terre et remplissant les obligations de culture et autres, en était empêchée par les termes de l'article 7.

M. SCHAFFNER: Ne croyez-vous pas que c'était juste?

M. OLIVER: Non, certainement non; au contraire, je crois que c'était très mal. On empêchait ce porteur de certificat de choisir sa terre, et le mieux qu'il pouvait faire était de se prévaloir de l'article 8 et d'accepter les 500 dollars en échange de son certificat, mais il ne pouvait faire cet échange qu'après que le Parlement aurait voté un crédit, et le Parlement ne l'avait pas encore voté à cette époque-là. D'autres porteurs de certificats furent absolument privés de leurs droits et étaient exposés à perdre entre 100 et 500 dollars sur chaque certificat qu'ils avaient.

M. OLIVER.

M. CROTHERS: Quels droits possédaient ces substituts après le 31 décembre 1911, en vertu de la loi déposée par mon honorable ami? Leurs droits avaient cessé à cette date-là.

M. OLIVER: Certainement.

M. CROTHERS: Alors, on ne leur en enlevait aucun.

M. OLIVER: Il n'existait plus de droits pour personne après le 31 décembre 1911, et ces substituts n'en possédaient pas plus que les autres porteurs de certificats, mais autant. Ils n'avaient aucun droit de par la loi, mais un droit absolu en équité; et ce droit a été reconnu dans le cas des autres porteurs, mais ne l'a pas été dans leur cas. Pour quelle raison? Je ne le sais pas. Ces personnes avaient payé ce certificat entre 500 et 1,000 dollars.

M. CROTHERS: Sachant qu'ils n'auraient aucun droit après le 31 décembre 1911, à moins que les délais ne fussent prolongés.

M. OLIVER: Oui, à moins que les délais ne fussent prolongés; mais le bruit a circulé dans le pays, après le changement de ministère, qu'il y aurait de nouveaux délais, et ceux qui avaient la foi, l'espérance ou la clairvoyance du bruit qui circulait que de nouveaux délais seraient accordés, gardèrent leurs certificats, en vue de ces délais dont il était question. Je raconte simplement ces faits non pas pour critiquer, mais afin d'empêcher, autant que possible, que les injustices dont ces personnes ont souffert dans le passé ne soient pas maintenues ou renouvelées dans cette nouvelle loi.

Ces gens avaient payé des prix variant de 500 à 1,000 dollars pour le scrip qu'ils avaient en main; ils avaient le droit de commuer ce scrip pour 500 dollars, ce qui leur occasionnait une perte variant de 100 à 500 dollars. A peu près cent de ces porteurs de certificats furent empêchés, sous l'empire de l'article 7, de faire choix d'un terrain, et souffrirent une perte moyenne de $300, soit un total d'environ $30,000.

M. CROTHERS: Des spéculateurs.

M. OLIVER: Celui qui avait acheté le scrip et l'avait enregistré n'était pas un spéculateur; c'est à ses dépens que le spéculateur s'assurait un bénéfice. C'est lui que la loi aurait dû protéger au lieu de le dépouiller ainsi de $30,000, comme le fait la loi votée par le Parlement. Je tiens à bien faire comprendre au Gouvernement que, en raison de l'incertitude où l'on s'est trouvé à l'égard de la prorogation du délai accordé pour le choix du terrain, un grave préjudice a été causé sans raison à nombre de personnes, et un élément de spéculation

des plus fâcheux et des moins justifiés s'est introduit dans l'utilisation de ces certificats. Dans le cas actuel, le droit de choisir un terrain en vertu de certificats de gratification a pris fin le 31 décembre 1911. Si le Gouvernement, antérieurement à cette date, avait déposé un projet de loi en vue de proroger ce délai, tout porteur de tel certificat aurait su quels étaient ses droits; mais le Gouvernement ne déposa ce projet de législation qu'une fois ces droits devenus caducs, et même il n'a encore rien fait jusqu'ici.

M. CROTHERS: Je crois me rappeler que c'est ce que l'honorable député, antérieurement au 31 décembre, a demandé au ministre de l'Intérieur s'il se proposait de proroger le délai, et le ministre lui a répondu affirmativement. Ce n'était pas là une simple rumeur, c'était une déclaration faite en cette Chambre; de sorte que les porteurs de scrips, soit à titre de titulaire primitif ou de substitut, savaient préalablement au 31 décembre que le délai serait prorogé; je conjecture donc qu'ils n'ont rien perdu.

M. OLIVER: Je pense plutôt que c'était après le 1er janvier 1912, de sorte que déjà les droits étaient devenus caducs lorsque j'ai posé la question .

M. CROTHERS: J'en doute.

M. OLIVER: En tout cas, au point de vue où je me place, le fait n'a guère d'importance, car les quatre-vingt-dix-sept personnes qui ont été spécifiquement exclues par la loi de l'année dernière, n'ont jamais su avant ce soir que leurs droits seraient reconnus. Je crois savoir que le ministre se propose de reconnaître leurs droits aux termes du projet de loi en question; mais on ne sera absolument fixé à cet égard que lorsque le projet de loi aura été bel et bien déposé; de sorte que ces personnes sont encore aujourd'hui à peu près sans recours, et dans le cas de céder leurs certificats aux prix qu'on voudra bien leur en offrir. Je soumets que le Gouvernement à l'automne de 1911, ou à l'automne de 1912, n'a pas traité généreusement les porteurs de scrips.

M. CROTHERS : Je me rappelle nettement que l'honorable député a demandé au ministre de l'Intérieur s'il se proposait d'accorder le bénéfice de cette prorogation de délai aux substituts, et que celui-ci lui déclara nettement que telle était son intention.

M. OLIVER: Je m'en suis enquis plusieurs fois, mais je suis certain que la fois en question, c'était après le 1er janvier. Je puis avoir demandé au ministre avant la fin de décembre s'il y aurait prorogation; mais je suis convaincu que lorsque je l'ai interrogé au sujet des substituts, c'était après le 1er janvier. Le Gouvernement en permettant à deux reprises que ces certificats devinssent caducs, sans annoncer le renouvellement du privilège qu'ils comportaient, ne s'est guère montré soucieux des droits et intérêts des justes et légitimes porteurs et propriétaires de ces certificats. On a mal agi dans la circonstance, on l'a fait sans excuse; il en est résulté un préjudice pour un grand nombre de personnes qui n'avaient rien fait pour s'attirer ce mauvais traitement; et ce que j'en dis aujourd'hui est pour empêcher que la chose ne se renouvelle, et dans l'espoir que le projet de loi qui doit faire suite au présent projet de résolution corrigera le mal fait par l'article 7 de la loi de l'an dernier, et que, quelles que soient les mesures prises, on remettra ces gens exactement dans la position où ils étaient au début. Si ces délais doivent être prorogés encore une fois (et j'espère qu'il n'en sera rien), qu'on le fasse avant l'expiration des droits actuels, afin que tout détenteur de tels droits sache exactement ce qu'ils représentent. Il est regrettable que l'affaire ait été conduite comme elle l'a été. Je ne prétends pas qu'on l'a fait à dessein, en vue de permettre à des amis du Gouvernement d'utiliser les renseignements en leur possession à leur propre avantage et au désavantage des autres; mais, certes, c'est bien ce qui est arrivé, et c'est une très importante considération. Le Gouvernement ferait bien de voir à ce que cela ne se produise pas de nouveau sous l'empire du projet de loi qu'il est sur le point de déposer. Le ministre m'a informé qu'il y aurait une prorogation de six mois. Cela nous mènerait à la fin de juin. Maintenant, on nous dit que le délai sera prorogé jusqu'au 31 octobre. C'est exactement ce qui s'est produit en 1911 et 1912; le ministre avait déclaré que le droit de sélection deviendrait caduc à la fin de juin, et les opérations de scrip se sont faites sur cette donnée. Maintenant nous avons une prorogation jusqu'au 31 octobre, et l'individu possesseur de scrip, ou à même de s'en procurer et qui savait on avait raison de croire que cette prorogation serait accordée, se trouvait, relativement à ces opérations, dans une situation plus avantageuse que le citoyen ordinaire, et propre à lui causer un préjudice; et j'espère que, si l'on prend de nouvelles mesures au sujet de ce scrip, le Gouvernement annoncera préalablement à l'expiration des droits existants que tout citoyen sera l'objet du même traitement équitable, que personne ne sera mis dans une position moins avantageuse que les autres.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'honorable député a fait observer que certaines mesures qui peuvent paraître injustes ont été prises par le Gouvernement en matière de prorogation de délais. Si en agissant comme nous l'avons fait nous avons mérité le blâme,

alors, bien entendu, nos adversaires en suivant la même ligne de conduite ont également mérité le blâme. Si j'ai gardé un souvenir exact de ce qui s'est passé, je me suis toujours opposé à toute prorogation du délai accordé aux porteurs de ces certificats pour le choix de leurs terrains, et je n'ai pas hésité à le dire en tout temps et en tout lieu. Si l'honorable député veut prendre la peine de se renseigner, il constatera que, durant tout le temps de mon administration du département de l'Intérieur, toute la correspondance de ce département fait voir clairement que le Gouvernement ne se proposait en aucun temps d'accorder de prorogation, car l'on était d'avis comme moi qu'en agissant ainsi les certificats seraient utilisés et réglés avant qu'il y eût lieu pour le Gouvernement d'accorder aucune telle prorogation. Je ne trouve guère à redire au discours de l'honorable député, sauf lorsqu'il dit que certains individus "dans les secrets" du Gouvernement n'ont pas vendu leurs certificats. Aucun porteur de scrip au Canada, que je sache, n'a jamais obtenu, à propos de la ligne de conduite que le Gouvernement allait suivre à cet égard, d'informations autres que celles adressées au public dans toute l'étendue de notre pays. Aucun particulier, que je sache, dans aucune partie du pays, n'a eu de renseignements ou de connaissance d'aucune sorte propres à lui faire croire qu'une certaine décision allait être prise ou qu'une prorogation de délais allait être accordée par le Gouvernement; car je croyais alors, comme je crois maintenant, qu'il ne serait pas opportun de prolonger ce délai. L'année dernière, lorsque le délai fut prorogé, je cherchai à exclure le plus grand nombre possible de gens du bénéfice de cette extension. Comme l'a fait observer l'honorable député, je ne voulus pas admettre au bénéfice de cette disposition ceux qui avaient enregistré leurs certificats, et dès lors étaient classés comme spéculateurs, du moins en autant que le département pouvait le savoir. A l'égard de ces 97, mon désir était de les exclure complètement, jugeant qu'ils n'étaient que des spéculateurs. Ce qui est survenu depuis nous a fait voir que ces gens, évidemment, ne sont pas des spéculateurs, et je conjecture que c'est là la raison qui fait que le ministre de l'Intérieur édicte dans le présent bill qu'ils seront l'objet du même traitement que les autres. Telle était l'idée que je m'étais formée dans le temps, et c'est la seule et unique raison qui nous a fait prescrire dans le bill qu'ils seraient exclus du bénéfice de la loi dans toute la mesure possible. Des prorogations de délai ont été accordées de temps à autre à l'égard de ce scrip, et à tort, suivant moi. D'un autre côté, l'honorable député n'ignore pas qu'il s'exerce toujours une certaine influence, qu'il est constamment avancé des raisons assez sérieuses en faveur d'une prorogation des délais.

Le ministre intérimaire de l'Intérieur dépose ce soir même un projet de loi tendant à proroger le délai jusqu'au 31 octobre de la présente année. Si le ministre intérimaire veut accepter mon avis, il n'hésitera pas à promettre au nom de la Chambre et du pays qu'aucune nouvelle prorogation, pas même d'une heure, ne sera accordée à un porteur quelconque de ces certificats, car je ne pense pas que ce soit légitime. L'honorable député prétend que les porteurs de scrips ont été injustement traités. A mon avis, ils ont été l'objet du traitement le plus juste de la part de tous les gouvernements et de tous ceux qui ont été mêlés à l'affaire. Ils ont même été l'objet d'un traitement beaucoup trop généreux, et il est bon qu'ils s'en rendent compte et sachent aujourd'hui une fois pour toutes qu'aucune nouvelle extension de délais ne leur sera accordée de la part de notre Parlement, à l'égard des certificats qu'ils peuvent détenir. Ils vont avoir tout l'été prochain pour choisir leurs terrains, et s'ils ne mettent pas l'occasion à profit, qu'ils ne s'adressent plus à nous pour obtenir un nouveau répit. Et s'ils se présentent quand même, le Parlement ne devra pas faire droit à cette nouvelle demande. Telle est mon opinion, et si le ministre intérimaire de l'Intérieur veut suivre mon conseil, c'est la ligne de conduite qu'il adoptera dans les circonstances. Les porteurs de certificats ont été l'objet du traitement le plus généreux, et en ma qualité de ministre de l'Intérieur, je me suis efforcé de les traiter équitablement, ni plus ni moins, et je n'ai favorisé personne aux dépens de la multitude de ceux qui détenaient ce scrip en aucun temps ou lieu, ou dans des circonstances quelconques. Si le ministre intérimaire de l'Intérieur veut suivre mon conseil, il n'hésitera pas à donner au Parlement l'assurance qu'aucun répit nouveau ne sera accordé à aucun porteur de scrip. Finissons-en une bonne fois avec cette affaire, et finissons-en pour toujours.

M. CARVELL: Cette déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) me fait vraiment plaisir, car il parle comme s'il était sincère, et je le crois réellement sincère dans les déclarations qu'il nous a faites. La difficulté est celle-ci: du temps où l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) était ministre de l'Intérieur, lui aussi a protesté de sa sincérité, et le ministre des Travaux publics, il y a un an, s'est conduit comme s'il était sincère; mais d'une manière ou d'une autre, il se trouve toujours quelqu'un qui a assez d'influence pour annuler les bonnes intentions des divers ministres de l'Intérieur, et il en résulte que des prorogations sont accor-

dées. Mais je crois que le ministre des Travaux publics est sincère dans la déclaration qu'il nous a faite ce soir; et, s'il est sincère, il n'y aura pas lieu de faire l'historique des faits. Mais la vérité est que toute cette affaire a été très mal conduite par le département de l'Intérieur, qu'elle a été réglée dans l'intérêt du spéculateur et la décision du législateur exploitée dans un but tout autre que celui qu'il poursuivait il y a quatre ou cinq ans en accordant cette subvention. Nous savons tous que c'est là une gratification accordée de bonté de cœur par le Parlement aux volontaires qui ont fait du service au cours de la guerre du Sud-Africain. L'intention était, comme le prescrivait, je pense, le projet de loi primitif, que cette gratification ne profiterait qu'à des volontaires seulement. Si j'ai bonne mémoire, on avait commencé par édicter qu'il ne pourrait pas même céder ses droits, et qu'il devrait lui-même aller se fixer sur son terrain. Toutefois, on réussit à tourner la difficulté au moyen d'un document quelconque signé en blanc. D'une manière ou d'un autre, les intéressés par leur ingéniosité éludèrent la défense de la loi. Moi-même je connais des volontaires à la douzaine, et je pourrais même aller jusqu'à cent, surtout dans les Provinces maritimes, qui, sur la foi de la déclaration du Gouvernement en 1908, et des dispositions contenues dans la loi, étaient persuadés qu'il ne leur serait pas accordé plus de deux ans pour choisir leurs terrains. Se trouvant dans l'impossibilité de se transporter dans l'Ouest et ne trouvant pas à vendre à bon prix, ils se résignèrent à se défaire de leurs certificats au prix de $160. Cela se continua durant un an et demi peut-être. Puis les gens se ravisèrent, se rendant compte qu'ils réussiraient peut-être à faire proroger le délai. En effet, il fut prorogé une première fois par l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Puis la valeur marchande du scrip se mit à hausser et bientôt devint matière à spéculation. Ces droits ont été en grande partie acquis par des gens désireux de s'enrichir, et je ne leur en fais pas un sujet de reproche, car ils ont parfaitement le droit d'acheter ces certificats du moment qu'ils sont offerts en vente. Mais pendant que nous prolongeons le délai, nous sommes portés à oublier que ce droit qui a été accordé en reconnaissance des services rendus par les volontaires, est devenu purement et simplement objet de spéculation. Cependant, à la suite d'engagement très nette pris par le ministre, la Chambre peut être assurée que le présent bill va mettre fin à toute la difficulté.

M .McCRANEY: Monsieur le président, comme l'honorable député préopinant (M. Carvell), je crois que nous devons reconnaître au Gouvernement le mérite de la sincérité, de même que nous avons eu foi dans la sincérité du ministère précédent lorsqu'il nous a assuré de son intention de ne pas proroger le délai. Cependant, si j'en crois mon expérience, on ne manquera pas de demander que le délai soit prorogé. Je vois que la date extrême est le 31 octobre. Je suggère l'indication d'une date comprise dans la période de la session parlementaire. Si une session doit avoir lieu au mois de septembre, le 31 octobre fournit une date convenable, mais si le Parlement doit se réunir seulement en janvier, comme j'espère que ce sera la coutume dorénavant, je suggère d'indiquer la date d'un an d'aujourd'hui, afin de nous permettre de renoncer à cette pratique à laquelle l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a fait allusion, de remettre en vigueur par acte du Parlement certains droits qui sont devenus caducs faute d'intervention de notre part. Je me souviens qu'un porteur de certificat, un substitut, vint me trouver à mon bureau quelque temps avant le 31 décembre 1912. Le Gouvernement n'avait donné aucun avis de son intention de proroger le délai. Il me déclara qu'il n'avait pas pu faire choix d'un terrain et me demanda ce qu'il devrait faire. Ce que vous pouvez faire de mieux c'est de choisir un terrain dans les meilleures conditions; fiez-vous à la parole de quelqu'un pour cela, car vos droits vont devenir caducs le 31 décembre. Je ne l'ai jamais revu depuis. C'était bien là ma persuasion. Ce délai devrait expirer dans le cours de cette période de l'année où le Parlement siège, afin de permettre au Gouvernement de faire connaître ses intentions quelque temps auparavant. Je suggère au ministre intérimaire de fixer la date du 1er mai prochain.

Il est une autre question que je désire aborder. Bien que nous soyons partis sur l'idée que ces certificats ne devraient pas fournir matière à spéculation, il nous faut bien reconnaître, non seulement qu'il y a eu spéculation, mais, en outre, que des droits très différents de ceux des porteurs primitifs et spéculateurs ont pris naissance.

M. CROTHERS: L'honorable député n'ignore pas, sans doute, que la loi première autorisait la cession.

M. McCRANEY: Oui, je le sais. Au début, ceux qui appuyaient la proposition de donner des terres à ceux ayant fait du service dans l'Afrique du Sud, n'avaient nullement la pensée de permettre la cession des certificats.

M. CARVELL: Au début il n'était permis de transporter le certificat qu'une seule fois.

M. McCRANEY: Oui, nous voulions que les titulaires domiciliés dans les Provinces maritimes et qui n'étaient pas cultivateurs et qui n'étaient pas en mesure d'aller là-bas se choisir un terrain, pussent

en réaliser la valeur, et nous autorisâmes un premier transport, nous flattant d'avoir ainsi fermé la porte aux spéculateurs. Mais on eut soin de laisser en blanc le nom du cessionnaire, et effectivement la spéculation se donna libre cours. Il est un autre élément dont il nous faut maintenant tenir compte, c'est le cessionnaire, autre que le volontaire même et autre que le spéculateur, l'individu qui a payé son certificat $500, ou $600 ou $700 et qui compte se choisir un terrain. Cet individu a des droits que nous devrions envisager d'un point de vue différent des autres. Je reconnais qu'il est sage de fixer une période pour la sélection des terrains concédés sur scrip. Le département de l'Intérieur doit un jour régler la situation, et j'ai suggéré de fixer une date qui soit comprise dans cette période de l'année où le Parlement est en séance.

M. CROTHERS: Le délai expire le 31 octobre.

M. McCRANEY: Oui, mais je suggère ceci au ministre intérimaire: bien que le droit de choisir un terrain doive expirer à une certaine date, qu'il accorde quand même à ceux qui n'ont pas fait choix d'un terrain durant la période fixée la somme de $500, s'il en font la demande.

M. REID (ministre des Douanes): Au lieu de scrip?

M. McCRANEY: Oui, au lieu de scrip. Nos cultivateurs sont occupés. Si ces scrips ont quelque valeur aux yeux du Gouvernement, ils valent bien $500 en aucun temps. Toute délimitation d'une période est sujette, je ne dirai pas à causer un préjudice, mais à causer beaucoup de tort. Une affaire à l'égard de laquelle je suis en correspondance avec le département a trait au certificat 6635 accordé à Albert McVittey, endossé par Abraham Funk, qui est un cultivateur mennonite allemand établi à l'ouest de Rosthern, dans ma circonscription. Il n'a pas choisi son terrain, et il n'a pas maintenant l'intention de le faire. Il se trouvait un morceau de terre qu'il espérait qu'on concéderait. Deux ou trois certificats ont éte achetés dans le voisinage de Rosthern, par des gens qui tous espéraient profiter de cette situation. M. Funk n'avait pas encore choisi son terrain et lorsqu'il s'adressa au département après le 1er janvier pour obtenir les $500, on lui répondit que, aux termes de l'article 8, ses droits étaient devenus caducs. Je désire faire observer au ministre que si ce certificat présenté avant la fin de décembre représentait une valeur de $500, il doit sûrement représenter une égale valeur aujourd'hui.

M. CROTHERS: Le nouveau projet de loi renferme une disposition à cet effet.

M. McCRANEY.

M. McCRANEY : Oui, mais ma prétention est qu'il n'y a pas lieu de fixer un délai pour le paiement des $500 quand le cessionnaire ne fait pas choix d'un terrain et remet son certificat. Un autre cas qui m'a été soumis est celui du certificat détenu par Mme Frizen, qui est morte dans le cours de l'été dernier. Sa succession était embarrassée, on n'en put obtenir l'administration avant la fin de l'année; et la succession est maintenant en possession de ce scrip, et jusqu'à ce que la présente loi soit adoptée, il n'est d'aucune valeur. Je suis heureux que le Gouvernement dépose ce projet d'amendement, et je sais que ceux qui en tirent avantage lui en sauront gré. Les circonstances dans cette dernière affaire étaient indépendantes de la volonté des personnes: le décès de la titulaire, et la difficulté de se faire mettre en possession. Je soumets au ministre que bien qu'il soit tenu de fixer un délai pour le choix du terrain, afin de mettre de l'ordre dans les affaires de son département, il n'y a nullement lieu de fixer une date pour la commutation du certificat.

M. CROTHERS : Aucun délai n'est fixé dans le projet de loi.

M. McCRANEY: Le projet de loi fixe un délai pour l'échange du certificat contre une somme de $500. Si le ministre distingue entre le droit de se choisir un terrain d'une part, et le droit de commutation de l'autre, je demande qu'il m'en avertisse.

M. CROTHERS : Aux termes du bill, si je comprends bien, une personne détenant du scrip peut le remettre le dernier jour d'octobre. Peut-être n'aura-t-elle pas son argent le jour même, mais l'honorable député suppose-t-il que le Gouvernement refuserait de le payer le lendemain?

M. McCRANEY : Non, mais vous parlez dans l'hypothèse où il en aurait fait cession avant le 31 octobre?

M. CROTHERS : Certainement.

M. McCRANEY : Pourquoi ne lui serait-il pas loisible le 1er novembre de rétrocéder son scrip au Gouvernement et d'en obtenir $500?

M. CROTHERS : Nous devons fixer une date extrême.

M. McCRANEY : Je prie le ministre de mettre la question à l'étude.

M. MARTIN (Regina) : La question soulevée par l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney) mérite d'arrêter l'attention. L'article 8 de la loi de 1912, relativement au paiement des $500, est ainsi conçu:

Tout concessionnaire sous le régime de la loi de 1908 accordant une prime aux volontaires ou tout substitut dûment qualifié pour agir à ce titre, tel prescrit par l'article 5 de la présente loi, peut, le ou avant le trente et

unième jour de décembre mil neuf cent douze, céder à la Couronne tous droits conférée par ladite loi, en exécutant un acte de cession, etc., et alors ledit titulaire peut recevoir en paiement la somme de cinq cents dollars.

Voici ce qui peut arriver: le porteur (volontaire ou substitut) a pu faire de son mieux pour se choisir un terrain avant le 31 décembre, sans y réussir. Il me semble que dans la nouvelle loi on devrait autoriser le versement des $500, même après la date du 31 octobre, qui est celle fixée comme terme du délai fixé pour le choix des terrains par les porteurs de certificats accordés aux volontaires de la guerre sud-africaine.

Les conditions de ce pays sont telles qu'un individu peut demeurer à 150 ou 200 milles d'un chemin de fer, et il conviendrait qu'il pût obtenir ces $500 trente jours passé celui où, en vertu de la nouvelle loi, il peut exercer cette faculté de se choisir une terre. A ce propos, je citerai au ministre un cas dont j'ai eu moi-même à m'occuper. Ne sachant pas qu'il y aurait une prorogation de délai, la plupart des porteurs de certificats se déterminèrent à les céder ou à les remettre à l'administration pour les $500. Et voici comment la chose est arrivée dans le cas dont je parle. Croyant que le délai pour faire choix d'un homestead expirait le 31 décembre, et s'étant trouvé dans l'impossibilité de le faire, il pensa à se faire remettre par l'administration les $500. Il écrivit au ministère; mais, par suite d'une méprise, la conversion ne fut pas exécutée conformément aux dispositions de la loi de 1912, et elle ne l'est pas encore à l'heure qu'il est. Il connaît maintenant cette nouvelle prorogation, et la question se présente de savoir si le certificat en quelque sorte abandonné lui permettra tout de même de se choisir un terrain en conformité des dispositions de la présente loi. J'ai été en correspondance avec le département depuis quelques semaines à ce sujet, et l'on me dit qu'il ne le pourra pas. Que va-t-il faire? J'aimerais à connaître l'opinion du ministre sur le point de savoir si, oui ou non, cet homme a le droit d'utiliser son certificat.

M. EDWARDS: Une affaire à peu près semblable à celle que vient de signaler le représentant de Régina a été récemment portée à ma connaissance. Un ancien habitant de mon comté, parti pour l'Ouest, y a acheté le certificat d'un vétéran du Sud-Africain qui demeurait en Australie. Une cession de ce certificat a eu lieu dans la dernière quinzaine du mois d'août 1911. Il avait pour faire choix d'une terre jusqu'au dernier jour de l'année. Je ne suis pas bien sûr du jour ou de la semaine où ce droit expirait, mais je crois que ce jour était un jour férié. Dans tous les cas, le temps qu'il avait pour exercer ce choix était comparativement court. Après avoir jeté les yeux sur deux ou trois morceaux de terre qu'il jugeait à sa convenance, il se rendit au bureau des terres la veille ou l'avant-veille du jour où le délai expirait; mais l'agent lui conseilla d'attendre, en lui disant que certaine autre terre allait devenir disponible sous peu. Agissant d'après ce conseil, il attendit, et, le jour venu, il alla trouver l'agent, à qui il annonça son désir de prendre cette autre terre. L'agent lui dit qu'à cause de la fête légale on userait d'indulgence. Selon une interprétation stricte de la loi, il se trouvait cependant de quelques heures en retard. Il me semble que c'est là une affaire où la faute n'en était pas à celui dont le choix n'avait pu s'exercer à temps, et il conviendrait d'avoir égard à sa situation. Pensant avoir irrémédiablement perdu ses droits, il commua son certificat. Dans les circonstances, on devrait, je crois, reconnaître à cet homme la faculté de faire un nouveau choix.

M. EDWARDS: S'il en est ainsi, cela répond à la question de l'honorable député de Régina.

M. SCHAFFNER: Monsieur le président, pour une fois, en passant, je suis entièrement d'accord avec l'honorable député d'Edmonton, sauf sur un point. Le ministre des Travaux publics a, je crois, énoncé les faits comme ils existaient à cette époque et comme ils ont tout de temps existé. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi, et je l'ai dit dans le temps, la loi de 1912 a enlevé au substitut un privilège que cette résolution, si je ne me trompe, va lui rendre. Nous aurions dû en 1912 avoir la même résolution que celle qui nous est soumise aujourd'hui. Je sais personnellement de quelles injustices on a souffert en 1911. Comme l'a dit l'honorable député, et comme le sait quiconque habite l'Ouest, il serait presque impossible de faire choix d'une terre durant les mois de novembre et de décembre et, à vrai dire, durant tout l'hiver. L'impression qui régnait généralement parmi le peuple était que les avantages accordés par cette résolution se trouvaient déjà reconnus par la loi de 1912. Je connais au moins deux cas dans mon comté où deux veuves, désireuses de subvenir aux besoins de leurs familles, avaient acheté en décembre de ces certificats et qui, en janvier seulement, ont appris que leur qualité de substituts ne leur permettait pas de faire choix d'une terre. J'ai soulevé cette objection l'année dernière et j'ai demandé que l'on soumît à la Chambre les mêmes dispositions que l'on retrouve ici. Je suis bien aise que le ministre de l'Intérieur ait jugé bon de prévoir ainsi le cas de ces substituts.

M. WARNOCK: De même que l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney),

je suggérerais au ministre de reporter au 31 décembre le délai fixé au 31 octobre pour l'exercice de cette faculté de choisir une terre. J'ai pu constater au cours de l'année dernière que beaucoup de ces certificats que l'on supposait être entre les mains de spéculateurs sont dans celles de cultivateurs qui en ont donné l'équivalent. Dans mon propre comté, j'en connais plusieurs qui les ont payés $700. Dans un cas, il en avait été acheté trois l'année dernière par un cultivateur qui, après avoir fait choix de terres dans la région de la rivière de la Paix, apprit au bureau que les délais étaient expirés le 31 décembre 1911. Il a retenu ses certificats, et il est prêt à s'en servir dès que ce droit lui aura été reconnu. Un délai jusqu'au 31 octobre me paraît bien court. Certains cultivateurs de l'Alberta méridional qui ont de ces certificats se proposent de s'établir dans la région de la rivière de la Paix, et cela prendrait quelque temps pour le choix d'une terre convenable. Je conseillerais au ministre intérimaire de l'Intérieur de se ranger à l'opinion de l'honorable député de Saskatoon et de porter au 31 décembre tout au moins le délai accordé pour ce choix.

Je ne suis pas d'accord avec mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) pour ce qu'il dit de ne pas permettre au bénéficiaire d'un certificat de le céder à d'autres. Beaucoup de ceux qui ont fait la campagne du Sud-Africain n'auraient pas, dans de pareilles conditions, accepté un certificat qui ne serait pour eux d'aucune valeur. Il est parfaitement juste, je crois, d'autoriser une semblable cession. J'approuve de tout cœur la présente résolution.

M. MARTIN (Régina): En répondant à l'honorable député de Frontenac pour le cas que ce dernier lui a soumis, le ministre n'a-t-il pas, par cette réponse, prévu également l'affaire que je lui ai citée tout à l'heure.

M. CROTHERS: Non, je n'ai répondu qu'à une seule question.

M. MARTIN: L'honorable ministre voudrait-il bien répondre maintenant à celle que je lui ai posée?

M. CROTHERS: Je ne me souviens plus de ce que c'était.

M. MARTIN: Je ne voudrais rien dire de discourtois pour le ministre, mais il me semble qu'un représentant du peuple dans cette Chambre mérite de sa part quelque attention, lorsque surtout ce représentant énonce de la manière la plus courtoise certains faits et que le ministre, apparemment, ne fait nulle attention à ce qu'il dit.

M. LEMIEUX: Il faut lui pardonner.

M. MARTIN: Est-ce de la discourtoisie ou un manque d'éducation, c'est ce que j'ignore.

M. WARNOCK.

Le PRESIDENT: A l'ordre.

M. MARTIN: Il s'agissait d'une affaire où je puis dire que j'ai eu quelque correspondance avec l'administration. Vers le 31 décembre 1912, quelqu'un au ministère décida de n'accorder aucune prorogation de délai. Constatant qu'il lui serait impossible de faire un choix avantageux à cause de la rigueur de l'hiver dans les provinces de l'Ouest, cet homme dont j'ai parlé résolut de communer son certificat. C'est ce qu'il fit. Il apprit plus tard qu'une prorogation de délai allait être accordée et il veut ravoir ce certificat. Ce projet de loi sera-t-il modifié de manière à permettre à cet homme d'obtenir qu'on lui rende son certificat, vu qu'il lui a été impossible de faire choix d'une terre dans le temps, et qu'il n'a pas su qu'une prorogation de délai était accordée.

M. CROTHERS: Un article de ce bill prévoit un cas de cette nature. Sous le régime de la présente loi, nul empêchement n'existe à ce qu'un tel individu exerce la faculté de se choisir une terre.

M. MARTIN: Je ne vois rien dans la résolution qui le dise.

M. CROTHERS: Cela se trouve dans le projet de loi.

M. OLIVER: Le ministre des Travaux publics a été assez bon pour dire ce soir, comme il l'a déjà fait, qu'en accordant une prorogation des délais expirés, il suivrait mon exemple. Je tiens à rétablir les faits et à lui apprendre que toute prorogation ainsi consentie par l'ancien Gouvernement à l'égard de certificats annulables le 31 décembre 1910 a été faite avant cette date.

(La résolution est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. CROTHERS demande à présenter un projet de loi (n° 186), tendant à modifier la loi de 1912 accordant une prime aux volontaires.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTION DE REGLEMENT.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics) propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. OLIVER: J'ai eu une entrevue avec le whip de la droite, et il m'a déclaré qu'en demandant à la Chambre de se former en comité des subsides, l'on n'avait d'autre but que de faire voter un certain crédit. Je ne vois nulle objection à cela; mais, selon la règle nouvelle, si la Chambre se forme ce soir en comité des subsides pour l'étude des crédits du ministère de l'Agriculture, nous nous verrons, si je

ne me trompe, privés du droit de proposer un vote de blâme à l'occasion des crédits du ministre de l'Agriculture quand il sera de nouveau proposé que la Chambre se forme en comité des subsides pour l'examen de ces mêmes crédits. J'aimerais à savoir de celui qui, pour le Gouvernement, dirige les travaux de la Chambre, s'il admet qu'en nous formant ce soir en comité des subsides dans le but d'adopter ce crédit, nous ne sommes par là assujettis à l'application de cette règle.

M. ROGERS: En réponse à mon honorable ami, je lui dirai d'être tranquille. Je ne pense pas que le temps vienne où il soit empêché par l'application de la règle nouvelle de proposer n'importe quel vote de blâme qu'il lui plaira de soumettre à la Chambre.

M. OLIVER: Je tiendrais à obtenir une réponse précise à ma question.

M. ROGERS: Je croyais ma réponse suffisamment précise; mais s'il est possible qu'elle le soit davantage, je vais m'y employer avec plaisir. Si l'étude des crédits du ministère de l'Agriculture devrait être, par exemple, abordée vendredi, je puis l'assurer au nom du Gouvernement qu'il lui sera donné l'occasion et tout le temps voulu pour une motion de blâme qu'il désirerait proposer.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Arts, agriculture et statistique—Pour renouver et améliorer les articles canadiens exposés à l'Institut impérial à Londres, et aider à l'entretien, $8,000.

M. LEMIEUX: Je suppose que c'est là le crédit ordinaire.

(Il est fait rapport de la résolution.)

La séance est levée à dix heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 2 mai 1913.

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

COMMISSION DE CONSERVATION.

Sur motion de M. Borden, il est ordonné que lundi prochain la Chambre siège en comité pour prendre en considération la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de conservation, et de pourvoir à la nomination d'un fonctionnaire qui sera assistant du président et secrétaire de la commission en ayant le rang et les appointements d'un sous-chef de département.

AMENDEMENT A LA LOI DES GRAINS DU CANADA.

M. PERLEY propose que lundi prochain la Chambre siège en comité pour prendre en considération la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des statuts de 1912, et de prescrire que lorsqu'une demande est faite à la commission pour un arrangement au sujet de l'inspection du grain, du pesage du grain, ou des deux, à un endroit qui n'est pas un point de tête de ligne d'une division ou d'un district d'inspection, la commission, si elle juge que cet arrangement devrait être fait et que la personne qui le demande est responsable, peut ordonner tel arrangement qu'elle juge à propos; à condition qu'outre les droits exigibles, l'excédent, s'il est, des frais occasionnés pour la mise à exécution de cet arrangement sera payé par la personne qui le demande, en la manière et aux époques que la commission peut déterminer, et que les dispositions relatives à l'inspection et au pesage du grain, à la nomination des inspecteurs et des peseurs, et tous autres règles et règlements faits sous cet empire s'appliqueront à tout endroit au sujet duquel cet arrangement a été fait; et aussi que l'honoraire de patente payable annuellement par le propriétaire, locataire ou gérant d'un élévateur de tête de ligne sera de vingt-cinq piastres; que l'honoraire de patente payable annuellement par le propriétaire d'un élévateur se livrant à la fabrication des produits du grain dans la division de l'Ouest, sera de cinq piastres; que l'honoraire de patente payable annuellement par le propriétaire ou locataire d'un élévateur régional sera de cinq piastres; que l'honoraire de patente payable annuellement par une personne qui demande de faire le commerce de grain à commission dans la division de l'Ouest sera de cinq piastres; et que l'honoraire de patente payable annuellement par toute personne pour poursuivre le négoce d'acheteur de grain sur voie sera de cinq piastres.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble que cette motion a été adoptée il y a quelques jours.

M. BORDEN: C'est à peu près la même.

M. PERLEY: La résolution adoptée l'autre jour faisait allusion au bill provenant du Sénat J'ai parlé à ce sujet avec Son Honneur l'Orateur et il a pensé que le moyen le plus simple de résoudre une difficulté technique, serait de représenter la résolution. C'est ce que nous faisons maintenant.

LE BILL NAVAL.

M. BENNETT (Calgary): Je remarque dans les journaux de l'Ouest opposés au Gouvernement une note qui a été reproduite dans le "Globe" de mardi 29 avril et qui est conçue en ces termes:

Il est admis que la situation est encore plus désagréable pour le Gouvernement par suite d'une proposition faite directement par l'amirauté et disant que pour le présent du moins il ne serait pas désirable de faire adopter de force le bill par le Parlement.

Je voudrais demander au Gouvernement s'il y a quelque chose de vrai dans cette note parce qu'il est important, en vue des opinions émises par différents journaux, que la situation exacte soit connue.

M. PUGSLEY: De quel bill s'agit-il?

M. BENNETT: Le bill dont il est parlé est le bill naval.

M. BORDEN: Cette information ne repose absolument sur rien. Aucune proposition de ce genre n'a été reçue et il n'y a absolument pas la moindre indication qu'il en soit question.

TAUX DE TRANSPORT DANS L'OUEST.

M. W. N. MARTIN (Régina) demande l'autorisation de proposer l'ajournement de la Chambre afin de pouvoir discuter une question précise d'importance publique urgente, c'est-à-dire la nécessité pressante de faire une enquête au sujet des tarifs de petite vitesse dans l'Ouest, question actuellement pendante devant la commission des chemins de fer et qui devrait être ordonnée immédiatement pour que la charge injuste imposée à la population de l'Ouest du Canada soit supprimée sans délai.

—Je n'ai pas à m'excuser, monsieur l'Orateur, pour soumettre en ce moment cette question à l'attention de la Chambre. Elle aurait dû être exposée plus tôt, mais comme nous avons eu une séance très longue, occupée en grande partie par le bill naval, je n'ai pas eu la possibilité d'en parler avant aujourd'hui. Comme chacun le sait, il s'agit d'une affaire très importante pour la population de l'ouest du Canada. Tous les représentants des provinces de l'Ouest savent qu'il n'existe pas de question à laquelle on consacre plus de temps dans l'Ouest que celle des tarifs de petite vitesse. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans des détails pour montrer que les tarifs de l'Ouest sont plus élevés que ceux de l'Est, ni de prendre du temps pour citer des chiffres. Comme je l'ai dit, le motif principal qui me guide pour attirer l'attention de la Chambre, c'est l'importance de cette question pour la population de l'Ouest. J'ai d'autres motifs également dont l'un est que certains journaux ont affirmé que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont demandé à leur représentant devant la commission des chemins de fer, M. M. K. Cowan, de Toronto, de ne pas faciliter l'enquête. Je désire faire connaître une déclaration de M. Cowan publiée très récemment par un journal et disant que cette nouvelle n'avait aucun fondement. Dans le " Winnipeg Free Press ", du 18 avril, je trouve cette dépêche d'Ottawa:

Afin d'attirer probablement l'attention sur le retard apporté par l'avocat du gouvernement fédéral, un bruit a été mis en circulation par certains membres du groupe ministériel d'ici prétendant que la Saskatchewan et l'Alberta ont retiré leur avocat de la cause. Ce bruit ayant été porté à l'attention de M. K. Cowan qui était à Ottawa, il y a quelques jours, il a déclaré qu'il n'avait pas eu connaissance de ce bruit et qu'il n'y avait aucun motif raisonnable pour justifier une telle rumeur, en ce qui regarde l'Alberta et la Saskatchewan. "Si un bruit de ce genre est répandu, déclara-t-il, il est absolument faux". Les seules instructions que j'aie, c'est de faire à l'avenir ce que j'ai déjà fait, c'est-à-dire m'efforcer de mon mieux de diminuer la charge injuste des tarifs de petite vitesse qui sont une souffrance intolérable pour ces deux provinces.

Ces paroles doivent régler l'affirmation reproduite par des journaux que la Saskatchewan et l'Alberta ne sont pas désireuses de poursuivre l'enquête devant la commission des chemins de fer. Un autre motif qui me pousse à attirer l'attention du Gouvernement, c'est qu'après avoir examiné les dossiers de l'enquête ouverte devant la commission des chemins de fer, je suis arrivé à la conclusion qu'il y a eu un retard injustifiable dans la conduite de cette enquête. Depuis le 16 avril 1912, quand la commission des chemins de fer, en conformité de la disposition contenue dant l'article 77 de la loi des chemins de fer et en alléguant que M. Cowan, représentant la Saskatchewan et l'Alberta, avait prouvé un avantage injuste en faveur de l'est du Canada, au détriment de l'ouest, eût rendu sa décision, qu'il était nécessaire que les compagnies de chemins de fer justifiassent leur tarif de petite vitesse, plus d'un an s'est écoulé et rien n'a été fait par l'avocat conseil du gouvernement fédéral ou par les compagnies de chemins de fer. Bien que deux ou trois séances aient eu lieu depuis lors, durant lesquelles des témoignages ont été entendus, rien n'a été fait en réalité, après le 16 avril 1912. C'est un des motifs principaux que me poussent à attirer aujourd'hui l'attention de la Chambre sur cette question.

Sans entrer dans de grands détails, je crois que si l'on faisait disparaître l'injustice de ces tarifs de petite vitesse dans l'Ouest, cela allégerait de beaucoup le fardeau qui pèse actuellement sur les populations de l'Ouest. Nous qui demeurons dans ces provinces, nous savons que l'année dernière et cette année jusqu'à maintenant n'ont pas été heureuses pour l'Ouest. Je ne viens pas ici soutenir que l'ouest du Canada ne soit pas un bon pays, je crois que c'est un des meilleurs du monde. Mais pourtant la population de ces régions ne jouit pas d'aussi bonnes conditions qu'on serait porté à le croire et c'est dû aux tarifs excessifs de petite vitesse que nous avons

à payer. Il faut aussi tenir compte de la diminution de la récolte qui s'est produite en 1912.

Cette récolte a été loin d'atteindre ce qu'on attendait au début de la saison, l'an dernier. Les conditions actuelles sont aussi causées par la diminution de la main d'œuvre agricole. Quiconque habite l'Ouest sait que l'année dernière, en particulier, il a été presque impossible de se procurer des ouvriers pour faire les récoltes. Il était très commun, dans ma région, de payer $4, $4.50 et même $5 par jour pour un simple ouvrier de ferme. Un autre motif est la difficulté pour expédier le grain. J'ai lu dans quelques journaux que la situation dans l'Ouest, relativement à l'expédition des grains, était préférable à celle de 1911. En raison de la température meilleure, je crois qu'il y a eu une amélioration dans l'expédition du grain de l'Ouest, durant la saison 1912-1913, à celle des années 1911-1912 et 1910-1911. Mais en même temps, je déclare et je puis le prouver, qu'il y a eu pénurie de wagons à l'automne de 1913, en dehors des localités où les chemins de fer se font concurrence. Un autre désavantage pour l'Ouest aujourd'hui, c'est le bas prix du grain. Je parle par expérience, quand je dis que j'ai vu vendre dans Ontario du blé à 90 à 95 cents le boisseau, lorsqu'il se vendait 50 à 55 cents dans l'Ouest. On pourra dire que le blé d'Ontario était d'une qualité supérieure à celle de l'Ouest; je ne suis pas en état de me prononcer, mais en prenant la même qualité, il y a eu une différence de quarante à quarante-cinq cents sur les marchés de l'Est au désavantage des marchés de l'Ouest durant l'année dernière.

Une autre cause qui a contribué à établir la situation actuelle dans l'Ouest et c'est encore un cas dans lequel interviennent les tarifs de petite vitesse, c'est le prix excessif de toutes les commodités dans l'Ouest. Prenez le prix du ciment, par exemple. Dans Ontario, on le vend à $1.20 le baril, tandis qu'à Régina il revient à $3.25 le baril et on m'a dit que la différence de $1.80 était due au tarif de petite vitesse pour les expéditions de l'Est à l'Ouest. Mais ce ne sont pas des questions que je veux soulever aujourd'hui.

La question qui a été soumise à la commission du chemin de fer à l'automne est celle de la différence désavantageuse du tarif pour l'Ouest en comparaison du tarif de l'Est, non pas pour les expéditions qui arrivent ou qui partent, mais pour les tarifs de petite vitesse de gare à gare dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, comparés à ces mêmes tarifs dans Ontario et Québec. A l'automne de 1911 ou au début de 1912, la commission des chemins de fer a fait une enquête sur les tarifs de petite vitesse dans l'Ouest. Cette enquête a été entreprise à la suite de représentations faites à la commission par des chambres de commerce de l'ouest et aussi par des députés de l'ouest, ainsi que, je crois par l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean). Comme conséquence de ces représentations et ayant reçu cent ou deux cents plaintes de l'Ouest, la commission des chemins de fer a ordonné une enquête dans l'ouest et le gouvernement fédéral a nommé un avocat conseil pour représenter la population à cette enquête. C'est à l'avocat conseil du Gouvernement que revient la tâche de pousser l'enquête devant la commission des chemins de fer et s'il n'insiste pas pour obtenir une décision dans un délai raisonnable, la responsabilité retombe sur le Gouvernement. Tout ce que le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement ont à faire aujourd'hui, c'est de donner des instructions à l'avocat conseil qu'ils emploient et qui est le serviteur du peuple, pour qu'il fasse fixer une date par la commission, pour que l'enquête reprenne son cours, car comme je le prouverai par les comptes rendus des séances, aucune date n'a été fixée pour la reprise de l'enquête, depuis janvier dernier. Il s'est passé quatre ou cinq mois sans qu'on ne fît rien. Je prétends que c'est le devoir de l'avocat du Gouvernement de faire terminer l'enquête. C'est lui qui en a la direction et non l'avocat de la Saskatchewan et de l'Alberta, qui n'est là que par courtoisie. Il doit insister pour que les compagnies de chemins de fer justifient leurs différences de tarifs en conformité de la décision rendue par feu le juge Mabee, le 16 avril 1912, quand il a déclaré qu'une preuve suffisante avait été faite par les provinces de l'Alberta et de Saskatchewan, pour rejeter l'obligation de se justifier sur les compagnies de chemins de fer.

Je veux faire à la Chambre un historique très bref de ce qui s'est passé devant la commission des chemins de fer. La première séance pour s'enquérir des tarifs de petite vitesse dans l'ouest, a eu lieu à Ottawa le 13 février 1912. La séance fut ajournée pendant une semaine, afin de permettre à M. H. W. Whitla, de Winnipeg, qui avait été retenu comme avocat conseil par le gouvernement fédéral, de faire des demandes de renseignements aux différentes compagnies de chemin de fer. C'est tout ce qui fut fait ce jour-là. Le 20 février 1912, la commission des chemins de fer se réunit de nouveau et la séance fut renvoyée au 8 mars, pour permettre aux avocats des compagnies de se rendre compte des informations qu'ils pouvaient donner en raison des demandes de M. Whitla, et de dire à la commission ce qu'ils pouvaient produire, afin de leur permettre de formuler leurs objections à certaines demandes de M. Whitla. Je constate dans le compte rendu des séances de la commission des chemins de fer que M. Whitla, avocat

du Gouvernement, était aidé, ce jour-là, de M. DuVernet, de Toronto et de M. Morrison, de Végreville. M. DuVernet se retira et fut remplacé par M. James Bicknell, de Toronto. A une séance du 18 mars, M. James Bicknell, M. H. W. Whitla et M. F. A. Morrison représentaient le Gouvernement et M. M. K. Cowan, de Toronto, était l'avocat conseil des provinces de Saskatchewan et d'Alberta avec le consentement de la commission. La cause fut ajournée au 16 avril 1912 et il fut déclaré par l'avocat du Gouvernement qu'à cette date, on serait prêt à procéder. Le 8 mars, l'avocat du Gouvernement avait dit qu'on serait prêt à procéder dans un délai de quatre à cinq semaines. La séance du 16 avril fut la plus importante de celles tenues par la commission. Je tiens à dire ce qui s'est passé ce jour-là, car c'est à la suite du témoignage de M. Cowan, représentant l'Alberta et la Saskatchewan, que la commission a donné l'ordre aux compagnies de justifier leurs tarifs désavantageux pour l'Ouest. M. Whitla, avocat du Gouvernement, a dit à la page 4093:

M. Whitla: Comme je l'ai dit, M. le président, les informations ne nous ont été données que ces jours derniers et il est possible que les chiffres qui nous ont été remis ainsi que ceux qui nous seront remis, devront être vérifiés par des hommes compétents avant que nous puissions les accepter comme définitifs.

L'honorable M. Mabee: Demandez-vous un nouveau délai?

M. Whitla: Je puis y être obligé, mais je ne pourrais pas en répondre, monsieur le président.

Je n'ai pas reçu de la part des compagnies une indication de la date à laquelle je pourrai recevoir de nouveaux renseignements, cela peut être dans deux ou trois jours. Si je reçois de nouveaux renseignements, je pourrai être prêt dans une semaine.

Le 16 avril, l'avocat du gouvernement n'était pas prêt à procéder, bien, qu'il ait eu trois mois pour préparer son dossier, M. Whitla a dit encore qu'il fallait fixer un jour pour ne pas laisser la question ouverte. M. Mabee dit: "Nous avons déjà fait cela deux fois." M. Beatty, avocat du Canadien-Pacifique déclara qu'il avait reçu le 3 avril, de M. Bicknell, un état des documents qui lui avaient été remis. Je cite:

M. Beatty dit qu'il a reçu le 3 avril un état de Bicknell, donnant la liste de ce qu'il avait reçu de la compagnie.

Honorable M. Mabee: Alors vous avez cela depuis deux semaines?

M. Whitla: Non, une très petite partie des documents. J'ai reçu des copies deux jours avant mon départ de Winnipeg mais ils sont si peu en rapport et ils sont choisis de telles façon que nous ne pouvons pas établir de comparaison; autrement j'aurais bien voulu commencer aujourd'hui. C'est notre malheur, mais non notre faute.

D'après ce que disait le 16 avril M. Whitla, il aurait aimé à commencer la cause s'il avait eu tous les documents pour lui permettre d'établir des comparaisons. Cette situation du 16 avril 1912 est intéressante quand on constate que le 7 janvier 1913, M. Whitla et M. Bicknell n'étaient pas encore prêts à procéder avec cette enquête. Je cite d'après le compte rendu, page 4096.

Honorable M. Mabee: C'est la troisième fois que nous essayons de commencer. Combien de fois devons-nous encore revenir?

M. Whitla: C'est précisément ce que je voudrais savoir.

M. Cowan: Je suis désireux de commencer au nom de l'Alberta et de la Saskatchewan. J'ai ici quelques témoins qui ont reçu des assignations et je suis prêt à procéder au nom des deux provinces.

Honorable M. Mabee: Très bien, appelez vos témoins.

Il se produisit un incident particulier quand M. Cowan demanda à appeler ses témoins. Les avocats des compagnies s'opposèrent à ce que M. Cowan puisse faire entendre des témoins au nom des provinces de Saskatchewan et d'Alberta et les avocats des compagnies furent aidés sur ce point par M. Whitla, avocat du gouvernement, qui dit entre autres choses ce qui se trouve à la page 4099. Remarquez, monsieur l'Orateur que ce sont les paroles de M. Whitla, après que l'avocat des compagnies se fût opposé à l'audition des témoins de M. Cowan.

On doit considérer s'il est bon d'accepter en ce moment des témoignages qui pourraient être mal digérés et pas suffisamment préparés pour une longue enquête de ce genre et qui pourraient par la suite être supprimés des dossiers ou bien on pourrait y introduire des témoignages contradictoires. J'ignore ce que M. Cowan a l'intention de prouver, il ne m'a pas donné d'indication, mais si la commission désire avoir des témoignages par morceaux, nous accepterons toute assistance que la commission croira devoir nous donner.

Honorable M. Mabee: Il a été entendu auparavant que nous aurions de nouveaux témoignages aujourd'hui pour pouvoir commencer l'enquête. Il a été admis clairement que l'enquête ne serait pas retardée jusqu'à ce que nous ayons tous les témoignages mais que nous procéderions du mieux que nous pourrions avec les renseignements que nous aurions et avec les nouvelles statistiques, à mesure que nous les recevrions. Il paraît maintenant que les avocats conseils du gouvernement ne sont pas prêts avec les documents qui leur ont été fournis et ils demandent de nouveau un délai. D'autre part, l'avocat de l'Alberta et la Saskatchewan dit qu'il est prêt avec ses témoins. Il me semble que le devoir évident de la commission est d'entendre les témoins. . .

Puis à la page 4101, je cite:

Honorable M. Mabee: Cela ne fait rien si quelques témoignages sont donnés aujourd'hui et d'autres la semaine prochaine, ou si ceux d'aujourd'hui sont contredits plus tard. Il n'y a aucun doute que nous devons continuer l'enquête et faire quelque chose.

Comme résultat de la décision rendue par la commission, M. Cowan, représen-

tant des deux provinces, put faire entendre certains témoignages et le 16 avril, il appella les trois témoins suivants: M. R. McInnis, gérant général du trafic des marchandises pour le chemin de fer Canadien du Pacifique; J. D. Arundel, directeur général de la division d'Ontario pour le chemin de fer Canadien du Pacifique et George H. Shaw, gérant général du trafic du chemin de fer Canadien du Nord. Permettez-moi de dire ce que M. Cowan put établir, de la bouche même de ces experts en trafic, devant la commission des chemins de fer. Je n'entrerai pas dans tous les détails, mais je dirai en termes succints ce qui fut prouvé par ces hauts fonctionnaires eux-mêmes. D'abord, il fut prouvé que les tarifs de petite vitesse imposés par les compagnies de chemin de fer à l'ouest de Port-Arthur étaient de 25 à 100 p. 100 plus élevés que les tarifs imposés dans Ontario ou Québec; il fut ensuite prouvé que le prix de traction pour mille tonnes de marchandises sur une distance de un mille était moindre dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta que dans l'Ontario et Québec; en troisième lieu, il fut prouvé que le coût de l'entretien des lignes du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta était inférieur de $400 par mille à celui de l'Ontario et de Québec; en quatrième lieu, il fut prouvé que les dépenses réelles de transport étaient inférieures de $434 par mille dans la Saskatchewan et l'Albetrta que dans la division est du Pacifique-Canadien; en cinquième lieu, il fut prouvé qu'en prenant le total de toutes les dépenses d'exploitation, cela coûtait $863 de moins par mille pour exploiter des chemins de fer dans la Saskatchewan et l'Alberta que dans Ontario et Québec; il fut enfin prouvé en sixième lieu que la densité du trafic était de 29 p. 100 plus grande au Manitoba et de 16 p. 100 plus grande dans la Saskatchewan et l'Alberta que dans Ontario et Québec. Pour quiconque n'est pas très versé dans les questions de chemin de fer, il est difficile de voir ce que les compagnies pouvaient objecter à cet écart entre les tarifs de l'Ouest et ceux de l'Est. Voici ce que dit l'article 77 de la loi des chemins de fer:

Chaque fois qu'il est démontré qu'une compagnie réclame à quelque persoonne, à une autre compagnie ou à une autre catégorie de personnes ou aux habitants d'une région quelconque, pour des marchandises semblables ou analogues, ou pour des services de même nature, des taux moins élevés que ceux qu'elle réclame à d'autres personnes, à d'autres compagnies ou catégories de personnes ou aux habitants d'une autre région, et qu'elle fait des distinctions dans la manière dont elle traite ces autres compagnies ou ces individus, c'est à la compagnie qu'il incombe de démontrer que ces taux moins élevés ou cette différence de traitement ne constituent pas un avantage ou une préférence indus ou une disparité injuste.

Le 16 avril, la commission se prévalut de cette disposition de la loi et décida que le fardeau de la preuve, pour justifier la différence de traitement, incombait à la compagnie. Malgré cela, trois avocats éminents retenus par le Gouvernement canadien, n'ont presque rien fait jusqu'à présent pour faire poursuivre cette enquête. Quelle en est la raison? Les journaux ont publié des choses peu édifiantes concernant les relations entre quelques-uns de ces avocats et d'autres institutions du pays. Je préfère n'en pas parler aujourd'hui, mais les ministres ont certainement été mis au courant de ces rumeurs et si l'on veut que le peuple ait quelque confiance dans le Gouvernement et dans la commission des chemins de fer, il faut nécessairement poursuivre cette enquête qui est maintenant pendante devant la commission depuis un an et demi et qui n'a encore donné aucun résultat.

La séance du 29 avril 1912 est la plus importante de celles qu'il y a eues sur cette question. Une nouvelle séance eut lieu à Toronto, le 1er mai 1912 et c'est à cette séance que les avocats du gouvernement fédéral firent la seule chose qui ait été faite au cours de cette enquête. Ils ont produit certaines pièces qu'ils avaient fait imprimer à Winnipeg. Le 1er mai, M. James Bicknell et M. H. W. Whitla purent enfin produire ces documents. Ils n'apportaient aucun nouveau renseignement à la commission, et n'étaient qu'un complément des pièces déjà produites par l'avocat des gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta. Une autre séance eut lieu le 21 mai 1912, à laquelle rien ne fut fait. A cette séance, on demanda à M. Cowan s'il était prêt à procéder et lui répondit qu'il serait prêt quand on le voudrait. Le 18 juin, il y a eu une autre séance, au cours de laquelle cette question fut mentionnée de nouveau.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne critique pas la conduite de la commission des chemins de fer, parce que c'était les avocats du gouvernement fédéral qui étaient chargés de conduire cette enquête. Je considère que nos commissaires des chemins de fer sont les hommes les plus compétents que nous puissions avoir au Canada.

A cette séance du 18 juin 1913, après que la commission eut décidé que c'était aux compagnies de chemin de fer de justifier la disparité entre les tarifs, que supposez-vous que fit M. James Bicknell? Il demanda à la commission de siéger à différents endroits dans les provinces de l'Ouest, pour entendre ce que le public avait à dire concernant les tarifs des compagnies de chemin de fer. La commission consentit à cette demande, malgré qu'elle eût en sa possession toutes les preuves nécessaires et qu'il fût clairement démontré, par les aveux même

des fonctionnaires des compagnies, que les tarifs, dans l'Ouest, étaient de 25 à 175 p. 100 plus élevés que dans l'est. Pendant trois semaines, la commission voyagea dans l'Ouest et siégea aux endroits suivants: Fort-William, Winnipeg, Moosejaw, Régina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver et Victoria. Je ne crains pas de dire qu'à cette date, la commission des chemins de fer avait reçu entre 150 ou 200 plaintes au sujet des taux imposés par les compagnies de chemins de fer.

Le 7 octobre 1912, il y a eu une autre séance à laquelle les compagnies de chemins de fer commencèrent à faire entendre des témoins pour justifier leurs tarifs. Leur défense consista presque uniquement à démontrer que dans certaines régions du nord et de l'ouest des Etats-Unis, les taux étaient aussi élevés que dans l'Ouest canadien. Quelles localités supposez-vous que les compagnies aient cité, pour établir leurs prétentions. Elles citèrent des localités comme Thief-River-Falls, dans l'état du Minnesota et des villages indiens comme Cheyenne, dans l'état de Wyoming, des localités où le trafic est presque nul, et les compagnies comparèrent les taux à ces engrands centres comme Winnipeg, Moosejaw, Saskatoon et Régina. Voilà en quoi a consisté le défense des compagnies, jusqu'à présent. Il y eut une dernière séance en 1912, le 27 octobre, et la commission se réunit de nouveau le 7 janvier 1913. Je tiens à rapporter ce qui s'est passé à cette séance, la dernière qui a eu lieu au sujet de cette affaire. A la page 115 du volume 168 des délibérations de la Commission des chemins de fer, il est dit que M. Cowan fit la déclaration suivante:

Si le président veut ajourner la séance jusqu'à demain matin, j'interrogerai M. McInnes.

M. McInnes est le gérant du trafic du chemin de fer canadien du Pacifique:

Je ne veux pas qu'il y ait de malentendu. Ce n'est pas moi qui est chargé de cette enquête. Je représente ici les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta et je suppose que je dois céder le pas à mes savants confrères, les avocats du gouvernement fédéral,—ce que je fais très volontiers. Je suppose qu'ils avaient le droit de conduire l'enquête à leur gré, mais la commission m'a gracieusement permis d'intervenir. Pour ma part, je suis prêt à commencer à n'importe quelle heure, demain matin, le contre-interrogatoire de M. McInnes.

Vers la fin de cette séance, à la page 655 des rapports, M. Whitla, un des avocats du gouvernement fédéral, dit:

Nous travaillons à la préparation de cette cause avec toute la diligence possible. . .

C'est ce même M. Whitla qui déclarait au mois de mars 1912, qu'il serait prêt à procéder dans deux ou trois semaines.

M. MARTIN (Régina).

. . . et, d'après ce que l'on me dit, tout le travail sera bientôt terminé. Les dernières nouvelles cependant que j'ai reçues consistent dans un télégramme expédié ce matin par nos experts et je suis en état de dire que nous pourrons soumettre notre cause à la commission dans six semaines environ.

Nous n'avons plus entendu parler de cette affaire depuis cette séance du 29 janvier 1913. Les dernières remarques du président de la commission de cette séance, sont assez instructives:

Le commissaire en chef: Alors, M. Cowan, quelle est votre position? Avez-vous quelque chose à soumettre concernant la légitimité des tarifs?

M. Cowan: Non, M. le président. La cause a été ajournée à ma demande, pour me permettre d'interroger les témoins au sujet des pièces A et B, mais certaines causes pendantes qui réclamaient alors tout mon temps, peuvent maintenant être remises pour faire place à celle des taux des chemins de fer dans l'Ouest. Je consens à remettre tous mes engagements pour me tenir à la disposition des avocats du gouvernement fédéral. Je suis prêt à procéder quand on le voudra.

A la page 658, M. Cowan dit encore:

Je serai prêt à procéder quand on le voudra.

Voilà tous les renseignements que je possède concernant les séances de la commission des chemins de fer, au sujet de cette affaire.

Il y a un ou deux points que je tiens à faire clairement ressortir, avant de reprendre mon siège. Qu'ont fait jusqu'à présent les avocats retenus par le gouvernement fédéral? D'après les rapports officiels, ils n'ont absolument rien fait. Si quelques-unes des provinces de l'Ouest n'avaient pas jugé à propos de se faire représenter à cette enquête, je suis convaincu que celle-ci n'aurait pas avancé d'un pas. MM. Bicknell et Whitla ont été retenus par le Gouvernement et sont censés défendre les intérêts de la population de l'Ouest. Ils ne l'ont pas fait jusqu'à présent, car chaque fois que les compagnies ont demandé la remise de l'enquête, ces avocats se sont toujours montrés disposés à en faire autant. A l'heure présente, ils ne sont pas encore prêts à procéder. Si cette enquête est retardée, si un jugement n'intervient pas à brève échéance, la responsabilité en retombera sur les avocats du Gouvernement et partant, sur le Gouvernement lui-même.

Je n'entrerai pas dans les détails pour expliquer tout ce que signifie cette enquête pour la population de l'Ouest canadien; je me bornerai à donner un ou deux exemples. Il y a deux ou trois ans, la cause de la ville de Régina contre la compagnie de chemin de fer était pendante devant la commission. Cette cause avait été engagée au sujet d'une différence de traitement entre la ville de Toronto et celle de Régina

et autres endroits dans la Saskatchewan et l'Alberta, en comparant les taux de Toronto à Winnipeg. La commission fit une ordonnance comportant que le 1er avril 1910, les compagnies de chemins de fer auraient à soumettre de nouveaux tarifs, concernant certaines classes de marchandises. Les compagnies de chemins de fer en appelèrent de cette décision devant la cour Suprême du Canada. La décision de la commission fut maintenue. Mais on me dit que jusqu'à présent, les compagnies ne se sont pas conformées à l'ordonnance. Il est vrai qu'elles ont soumis de nouveaux tarifs au sujet de certaines marchandises, mais, au dire des hommes d'affaires de la ville que j'habite, elles ne se sont pas conformées à l'esprit de l'ordonnance de la commission.

Ce que je tiens surtout à faire ressortir, c'est que cette question des tarifs des chemins de fer représentent des millions de dollars pour la seule province de la Saskatchewan. Prenons certaines classes de marchandises. On m'a rapporté que M. Lanigan aurait dit: "Si vous pouvez retarder l'affaire pendant un an, ce délai rapportera un million et demi au Pacifique-Canadien." Les hommes d'affaires de l'Ouest prétendent que ces taux excessifs coûteront $3,000,000 par année à la province de la Saskatchewan. Il ne faut pas oublier que la cause actuellement pendante est plus considérable et importante que celle de Régina. Si la décision de la commission des chemins de fer est retardée d'un an et si l'abaissement des tarifs est également retardée dans l'Ouest, chacune des trois compagnies de chemins de fer prélèvera plusieurs millions de dollars pendant cette année.

Dans de pareilles circonstances, j'espère que personne ne me reprochera d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette question. Les rapports officiels de la commission des chemins de fer démontrent que le Gouvernement, par ses avocats, retarde inutilement la conclusion de l'enquête. J'ai démontré que l'enquête a commencé depuis un an et demi et que rien n'a encore été fait.

J'ai toujours trouvé étrange que les industriels de l'Est ne portent pas plus d'intérêt à cette question des taux de chemins de fer dans l'Ouest. Ces industriels désirent trouver un marché dans les provinces de l'Ouest et ils s'efforcent de le garder pour eux. Je ne le en blâme pas. Mais qu'ils me permettent de leur dire que le plus grand obstacle à la rétention de ce marché réside dans l'excessive élévation des tarifs sur les marchandises expédiées dans cette partie du pays.

Comment l'industriel d'Ontario peut-il reprocher à un citoyen de l'Ouest d'acheter aux Etats-Unis, quand la distance n'est que du tiers et que les taux sont infiniment plus bas? Je ne discuterai pas la question de la réciprocité, mais, à mon sens, elle aurait procuré aux cultivateurs de l'Ouest un marché plus rapproché et des taux réduits sur les articles qu'ils importent et sur le blé qu'ils expédient aux Etats-Unis. Quoiqu'il en soit, je n'engagerai pas de discussion sur ce point.

Comme je le disais en commençant, mon intention n'est pas de critiquer la commission des chemins de fer. Jusqu'à présent elle a toujours joui d'une réputation méritée et d'une grande considération dans le public, mais si le règlement de cette question des taux de chemins de fer dans l'Ouest doit traîner quatre ou cinq ans, il est à craindre que la commission ne jouisse pas auprès du public de la même considération et de la même confiance.

J'ai déjà mentionné l'article 77 de la loi des chemins de fer et j'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux ou le ministre qui me répondra, n'aura pas recours aux arguments ordinaires du présent Gouvernement. Les excuses qu'il donne sont généralement: Premièrement, vous avez fait la même chose; deuxièmement, nous ne connaissions rien de cette affaire; troisièmement, nous n'avons pas eu le temps de nous en occuper. J'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'invoquera aucune de ces trois excuses. J'ai beaucoup de respect pour mon honorable ami, et je suis convaincu qu'il ne voudra pas avoir recours à de pareils moyens, dans la discussion d'une affaire aussi importante.

M. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député de Régina (M. Martin) a voulu sans doute m'empêcher de faire observer à la Chambre que pendant les trois années qui ont précédé l'avènement du Gouvernement actuel, il a siégé dans cette Chambre sans jamais ouvrir la bouche pour attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur cette question. Mais les faits sont là et il ne peut pas y échapper. Le précédent président de la commission, dont nous regrettons tous la mort prématurée, et auquel j'avais comuniqué les représentations des cultivateurs de l'Ouest, au mois de janvier 1912, me répondit qu'avant cette date, il n'avait jamais reçu de plaintes de cette nature et que personne ne lui avait demandé d'instituer une enquête. Cette lettre est dans les archives du département et je pourrais la produire pour corroborer ce que je dis.

Il n'y a aucun doute que la mort de l'ancien président a eu pour effet de retarder l'enquête. Il s'était personnellement chargé de cette affaire et la nomination d'un nouveau président et la multiplicité des questions que la commission avait à décider ont naturellement causé des retards. Mais

je suis convaincu que le nouveau président de la commission saura remplir ses fonctions à la satisfaction générale. Nos prédécesseurs avaient eu la main heureuse dans le choix de leur président, car il s'est toujours montré un fidèle serviteur du peuple. Mais à en juger par ce que son successeur a fait depuis quelques mois, c'est avec un vif plaisir que je constate qu'il saura se montrer à la hauteur des circonstances, sous tous les rapports.

L'honorable député de Régina me permettra de lui rappeler l'enquête que la Commission des chemins de fer a été chargée de faire en 1904 et qui n'a été terminée qu'en 1910. Je veux parler de l'enquête au sujet des tarifs des messageries. J'ajouterai que même après l'ordonnance de la commission, les taux n'ont pas été abaissés. Depuis que le président actuel s'occupe de cette question des tarifs dans l'Ouest, il a rendu une ordonnance par laquelle les compagnies de messageries, à l'ouest de Sudbury, sont tenues de réduire leurs tarifs de 20 p. 100 et cependant il n'est entré en fonction que depuis quelques mois. Si je suis bien renseigné, il y a à peine deux mois que les compagnies de chemin de fer ont soumis leur plaidoyer et leurs preuves et l'avocat du Gouvernement a retenu les services d'experts des Etats-Unis, pour étudier ces pièces et préparer sa cause. Ce n'est pas une question qui peut se régler dans un mois; il ne faudra pas perdre de temps si on parvient à la régler dans le cours de l'année. C'est une question très importante, dont le Gouvernement actuel et la présente Commission des chemins de fer se sont sérieusement occupés. Malgré ce que vient de dire l'honorable député de Régina, nous n'avons pas joué avec la question et nous n'en avons pas retardé la décision.

M. D. B. NEELEY (Humbolt): Je constate avec plaisir que le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le Gouvernement ont enfin décidé de s'occuper sérieusement de cette question. J'admets avec l'honorable ministre qu'une question aussi vaste ne peut pas se régler en quelques semaines, mais il n'a pas répondu à quelques-unes des remarques de l'honorable député de Régina. A une séance de la commission, au printemps de 1912, c'est-à-dire il y a plus d'un an, l'avocat du gouvernement fédéral a déclaré qu'il serait prêt à plaider l'affaire dans deux ou trois semaines. Le ministre ne nous a pas expliqué pourquoi ses avocats n'ont rien fait depuis Comme l'a fait remarquer le ministre, c'est en vain que l'honorable député de Régina lui a demandé de ne pas recourir aux arguments ordinaires. Nous sommes devenus habitués à ces excuses futiles, chaque fois qu'un membre du Gouvernement est appelé à défendre sa conduite au sujet d'une question quelconque.

Il y a environ un an et demi que la commission des chemins de fer est saisie de cette question des tarifs dans l'Ouest. Je comprends qu'il n'est pas possible de décider une question de cette nature sur-le-champ, mais je trouve étrange que les compagnies de chemins de fer qui tiennent un état exact de toutes leurs opérations, mois par mois, n'aient pas pu soumettre à la commission un état complet au sujet du prix de transport, dans les différentes provinces du Canada, vu surtout que les compagnies ont déjà tous les renseignements nécessaires dans leurs bureaux.

Je n'ajouterai pas grand chose à ce que vient de dire l'honorable député de Régina. Le ministre reconnaît que la question est très importante et c'est parce qu'elle est réellement très importante que nous pressons le Gouvernement d'agir. Mais je trouve étrange que l'avocat du Gouvernement ait laissé traîner l'enquête pendant plus d'un an et demi, quand les faits qu'il s'agissait de constater étaient déjà en la possession des compagnies de chemin de fer. Quel besoin avait-on de faire venir des experts des Etats-Unis. Il s'agit d'inégalité de traitement dans les différentes parties du Canada; la commission des chemins de fer est appelée à décider si les compagnies de chemins de fer accordent des préférences indues entre l'est et l'ouest du Canada. Il s'agit de savoir, si on le préfère, si les provinces de Québec et Ontario sont mieux traitées par les compagnies de chemin de fer que les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. Nous n'apprendrons rien sur ces questions en envoyant des experts du département des chemins de fer aux Etats-Unis. Nous avons ici tous les renseignements dont nous avons besoin; ils se trouvent au bureau principal des compagnies de chemins de fer. Après que la commission eut été saisie de ces plaintes, quelle utilité y avait-il à la faire voyager à travers des provinces de l'Ouest? On nous annonce maintenant que des experts iront aux Etats-Unis, recueillir de nouveaux renseignements. Il y a plus d'un an, l'avocat des provinces, de la Saskatchewan et de l'Alberta, M. Cowan de Toronto, démontra clairement devant la commission, qu'il existait une injuste disparité dans les taux en vigueur dans la Saskatchewan et l'Alberta et ceux qui existaient dans Ontario et Québec. Les différents témoins—la plupart des fonctionnaires des compagnies de chemins de fer—qui ont été interrogés par M. Cowan, ont aussi établi que l'entretien et l'exploitation d'une voie ferrée dans l'Ouest coûtaient moins cher que dans Ontario et Québec. L'accusation portée contre les compagnies était clairement prouvée par les dépositions des experts et des agents de trafic. Du moment que cette preuve était faite, l'avocat du gouverne-

ment fédéral aurait dû dire aux compagnies de chemins de fer: Vos propres témoins ont établi que vos tarifs constituent un traitement différentiel au détriment des provinces de l'Ouest; c'est à vous qu'il incombe de démontrer à la commission qu'il existe de bonnes raisons pour justifier ce traitement différentiel. Voilà ce qu'aurait dû dire et faire l'avocat engagé par le Gouvernement pour représenter la masse des consommateurs de ce pays, mais l'avocat du gouvernement fédéral, loin de profiter de la preuve faite par l'avocat de la Saskatchewan et de l'Alberta, aida les compagnies de chemins de fer à retarder la conclusion de l'enquête.

Le Gouvernement est responsable de la nomination de cet avocat; il est de son devoir de s'enquérir des raisons de ce retard. Malgré ce que vient de dire l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, le public persiste et persistera à demander pourquoi l'avocat du Gouvernement fédéral devant la commission des chemins de fer a retardé la conclusion de cette enquête. Le ministre prétend que les compagnies n'étaient pas en possession de toutes les données nécessaires. Ces compagnies prennent très peu de temps à se procurer tous les renseignements nécessaires, lorsqu'il s'agit de fixer les dividendes à payer aux actionnaires, chaque année. Si je comprends bien, toute la question des frais d'exploitation et des recettes, brutes et nettes, doit être étudiée à fond, avant qu'un dividende soit déclaré, et, par conséquent, la raison donnée par les ministres que les compagnies n'ont pu se procurer ces renseignements que depuis deux mois, ne vaut absolument rien.

L'honorable député de Régina nous a dit que le public commençait à avoir des soupçons au sujet de cette affaire. Nous apprécions tous les services que la commission des chemins de fer rend au pays et nous rendons témoignage aux qualités personnelles des membres de la commission. Je n'ai rien à reprocher au président, car il ressort évidemment des rapports officiels que ce n'est pas la commission qui est en faute, mais que c'est l'avocat nommé par le Gouvernement qui est responsable du retard apporté au règlement de cette affaire. La commission des chemins de fer occupe une grande place dans l'estime du public, mais ce même public soupçonne que cette enquête est retardée pour d'autres raisons que celles que vient de donner le ministre des Chemins de fer. Je n'entrerai dans aucun détail. Les journaux du pays ont raconté les griefs et les plaintes du public à ce sujet. Je suis convaincu que les avocats désignés par le Gouvernement se sont chargés de l'affaire, bien décidés à suivre les instructions qui leur étaient données. Ils ont certainement agi conformément aux intentions et au désir de ceux qui avaient retenu leurs services et s'il y a eu des retards inutiles et inexcusables, le public est en droit de conclure que la responsabilité en retombe, non sur les avocats, mais sur ceux qui ont retenu leurs services.

L'état de choses revélé par les témoignages apportés devant la commission, par l'avocat des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, a dû convaincre la Chambre que cette question est la plus importante de toutes celles que la commission a été appelée à discuter depuis qu'elle est en existence. Elle est extrêmement importante parce que la preuve, fournie par les experts des différentes compagnies de chemins de fer, établit d'une manière indiscutable que cette différence de traitement de la part des compagnies de chemins de fer, fait perdre des millions de dollars, tous les ans, à la population de l'Ouest. Cette population n'est ni radicale ni anarchiste, mais un pareil état de choses est suffisant pour provoquer le mécontentement des populations les plus paisibles et je déclare franchement au Gouvernement que s'il n'apporte pas remède à la situation, les électeurs de cette partie du pays ne manqueront de lui faire savoir ce qu'ils pensent des délais apportés à la conclusion de cette enquête. Malgré les faibles applaudissements qu'il a recueillis de la part de ses partisans, le ministre des Chemins de fer peut être certain qu'il devra donner de meilleures raisons et des renseignements plus complets, s'il veut nous convaincre qu'il n'y a pas anguille sous roche, quelque part.

M. FRANK OLIVER (Edmonton): Si le Gouvernement n'a pas de meilleure défense que celle de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, à opposer à ceux qui lui reprochent sa mauvaise foi, dans une question d'une si grande importance pour une partie considérable de la population canadienne, je considère qu'il est de mon devoir d'apporter mon concours à ceux qui mettent le Gouvernement en accusation au sujet de cette affaire.

Je tiens à démontrer que cette question n'intéresse pas seulement l'Ouest. Tout le monde sait aujourd'hui que tout ce qui porte préjudice aux producteurs de l'Ouest, porte un égal préjudice à toutes les industries canadiennes et que chaque cent ajouté à la valeur des produits de l'Ouest, tombe dans la circulation générale, par les canaux ordinaires du commerce et de la finance. Personne ne niera que, parce que les récoltes dans l'Ouest en 1911 et 1912 n'ont pas réalisé toutes les espérances qu'avaient fait naître celles des années précédentes, les intérêts du commerce, de l'industrie et de la finance, dans l'Est du Canada, n'en ont pas souffert.

Dans le cas qui nous occupe, on reproche aux compagnie de transport dans l'Ouest du Canada, de prélever plus que leur part légitime, sur la production et le travail du peuple et si cette accusation est fondée, les commerçants, les industriels et les financiers de l'Est, sont également atteints par ces exactions. Les intérêts de toutes les parties du pays sont en jeu dans la question qui a été soumise à la commission des chemins de fer et que la Chambre est appelée à discuter ce soir. Il est inutile de revenir sur les détails et d'insister sur des faits déjà prouvés et qui n'ont pas été niés par le ministre des Chemins de fer. Il n'y a pas le moindre doute qu'il existe une disparité considérable et injuste entre les taux en vigueur dans l'Est et l'Ouest du Canada, contrairement aux dispositions de l'article 77 de la loi des chemins de fer.

M. COCHRANE: Cette disparité est-elle plus considérable qu'en 1909, 1910 et 1911?

M. OLIVER: Cette remarque ne fait pas honneur au ministre ni au Gouvernement.

M. COCHRANE: Elle n'est guère flatteuse pour vous, non plus.

M. OLIVER: Cela est peut-être vrai; cependant, je ne fais pas partie de l'administration, aujourd'hui. En ma qualité officielle, je ne dois pas assumer la responsabilité de protéger les intérêts et les droits de la population du Canada. Il n'en est pas ainsi de mon honorable ami et de ses collègues et, après tout, peu importe, aujourd'hui, à la population du Canada que j'aie ou non fait erreur, il y a un an, un an et demi et même dix ans. Non, ce dont les habitants de ce pays se préoccupent, c'est de savoir si mon honorable ami et ses collègues sont, par leurs actes, à la hauteur de la responsabilité qu'ils ont assumée et qui consiste à protéger les intérêts du peuple du Canada, du moins, ceux d'une partie importante de ce dernier, conformément aux dispositions des statuts du Canada. On a affirmà—et personne n'a nié—que l'état de choses qui existe, aujourd'hui, dans l'ouest du Canada, en ce qui a trait aux moyens de transport, ne saurait être toléré, d'après l'article 77 du statut relatif aux chemins de fer. Il appartient au Gouvernement de modifier ce statut, s'il n'entend pas en faire observer les dispositions. Si les ministres sont convaincus tant soit peu qu'il ne convient pas de conserver dans la forme qu'elle revêt maintenant l'article 77 de ce statut, il leur incombe de se lever ici et de faire connaître officiellement leur intention. Pourtant, je me permets de faire observer que lorsqu'on viole ouvertement un statut rédigé en termes clairs et précis, le Gouvernement est mal venu de se dérober en invoquant le fait de la Commission des chemins de fer. Ainsi que l'ont établi les honorables membres de la gauche, il ne s'agit pas maintenant des actes de la Commission des chemins de fer, mais de la bonne foi du Gouvernement. Quant à l'attitude des avocats dont les ministres ont jugé à propos de retenir les services pour hâter cette enquête, au nom du peuple du Canada, j'ignore quelle est l'idée que les ministres se sont formée des devoirs de ces aviseurs, mais ces personnes reçoivent des honoraires qui leur permettent de consacrer tout leur temps et toute leur attention à cette besogne. M'est avis que les honorables membres de la droite apprendront avec intérêt qu'un de ces avocats, M. Morrison, fut candidat lors des récentes élections provinciales de l'Alberta. Il est vrai que le succès n'a pas couronné cette tentative. Le fait est qu'il fut dans l'Alberta un candidat conservateur tout aussi heureux qu'il l'est, en qualité de procureur ou d'aviseur du peuple du Canada devant la Commission des chemins de fer. Je puis faire observer qu'il a été défait par 400 voix environ.

Mes honorables amis de Humboldt (M. Neely) et de Régina (M. Martin) ont fait observer que les compagnies de chemins de fer ont établi, devant la commission des chemins de fer une preuve se rattachant au tarif de transport des marchandises en vigueur dans l'ouest des Etats-Unis et ils ont établi des comparaisons entre ces taux et ceux qui prévalent dans l'ouest du Canada. Ainsi que l'honorable représentant de Humboldt l'a dit, cet aviseur du gouvernement à la commission des chemins de fer a également proposé d'étudier la question des taux de transport des marchandises dans l'ouest des Etats-Unis et de les comparer avec ceux qui sont en vigueur dans l'Ouest du Canada. Qu'est-ce que tout cela signifie, si ce n'est que le Gouvernement, par son aviseur, s'en tient à la proposition que tout cela est parfait et convenable et qu'il n'existe pas de défaveur, d'après ce statut, alors même que les taux de transport par chemins de fer sont plus élevés dans l'ouest du Canada qu'ils ne le sont dans l'est, pourvu qu'ils ne dépassent pas ceux qui sont réclamés dans l'ouest des Etats-Unis. Si les compagnies de chemins de fer ne perdent pas entièrement leur temps en établissant ces témoignages, cela revient à dire que, pour les taux de transport des marchandises dans l'Ouest, le Gouvernement de ce pays a l'intention de prendre l'attitude même qu'ont arrêtée nos rois de la finance, nos banquiers, qui soutiennent que le cultivateur de l'Ouest, l'habitant de cette partie du pays doit payer, pour le même service, des taux de transport plus élevés que ne le sont ceux qu'acquitte la population des autres parties du Canada. Je tiens à protester ici et en ce moment contre une défaveur pareille. J'affirme, au nom de l'Ouest canadien, que le cultivateur, le propriétaire de ranch, le marchand,

le mineur ou, enfin, l'intéressé, quel qu'il soit, doit être protégé par nos statuts, peu importe qu'il vive à l'est ou à l'ouest du lac Supérieur. Libre est le Gouvernement de nier ce qu'on laisse ainsi entendre, mais, en permettant à son avocat de tergiverser, durant toute une année et demie, touchant cette question, il établit une preuve de circonstance qui démontre qu'il a ignoré les intérêts bien entendus de l'Ouest canadien. Il lui incombe de fournir une raison qui ait quelque poids, quelque valeur et qui établisse qu'il est prêt à faire en sorte que la population de l'ouest du lac Supérieur reçoive cette considération et cette justice auxquelles elle a droit, d'après les termes mêmes du statut relatif aux chemins de fer, droits et privilèges que ce Parlement se proposait de lui accorder par cette mesure. Qu'on me permette de faire observer aux ministres que le statut en question a été adopté par leurs prédécesseurs et que ce sont également ces derniers qui ont établi la Commission des chemins de fer. Le Parlement a été saisi de la question, il y a un an, et il l'a débattue à loisir, de sorte qu'il ne peut plaider ignorance. Notre but est d'établir que cette question est à ce point importante qu'elle réclame une solution, celle-ci basée sur le statut relatif aux chemins de fer, sur les principes de cette loi et conforme aux intérêts de la population de l'ouest du Canada et à ceux du Canada, en général.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est): Je ne veux pas m'immiscer dans les affaires de l'Ouest, mais, en lisant une feuille locale publiée dans ma propre ville, la pensée m'est venue que la population de l'Ouest comprendra, avant longtemps, ce que les honorables membres de la gauche ont accompli, lorsqu'ils dirigeaient les affaires du pays et ce qu'a fait le Gouvernement, depuis qu'il a pris les rênes de l'administration, pour améliorer la situation des habitants de cette partie du pays. Quiconque s'est occupé tant soit peu de la question du transport du grain des provinces de l'Ouest sait que, chaque année, la population de ces provinces a dû, après en avoir rempli d'une partie les élévateurs installés —mais en nombre insuffisant—à certaines localités, conserver la balance dans ses propres greniers, parce que limités se trouvaient les avantages qu'offraient les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur. Chaque année—depuis dix ou quinze ans, à ma connaissance—on donnait à entendre que le Gouvernement dirigé alors par ceux qui siégent maintenant à la gauche, devrait permettre aux navires des Etats-Unis de se rendre à Fort-William et à Port-Arthur, à la clôture de la saison de navigation, où ils seraient devenus, en réalité, des élévateurs flottants. Mais les honorables membres de la gauche craignaient de prendre cette attitude, parce qu'ils étaient menacés par les amis d'un petit nombre de propriétaires de navires canadiens qui étaient leurs amis politiques. L'ex-ministre des l'Intérieur sait que, pendant plusieurs années, on a argué que, dans le but d'améliorer la situation du cultivateur de l'Ouest, on devrait permettre aux navires des Etats-Unis de pénétrer dans ces ports pour s'y charger de grain et y rester, tout l'hiver durant, en qualité d'élévateurs flottants, et pour en sortir, dès le commencement du printemps. Il peut arriver que l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ait entretenu favorablement cette idée, mais il s'est toujours trouvé un ministre pour mettre des entraves à la réalisation de ce projet. La même observation fut faite, l'automne dernier, au Gouvernement que nous avons aujourd'hui, et je tiens à dire ici que l'état de choses, quant au grain, s'est amélioré, l'année dernière, dans les territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, dans une mesure plus large que ne l'avait été celle relevée au cours de plusieurs années précédentes. Et pourquoi? Parce que le Gouvernement a pris le taureau par les cornes et qu'il a dit aux propriétaires de navires canadiens—que cela leur plût ou non—qu'il allait permettre aux navires des Etats-Unis d'entrer dans le port de Fort-William et d'y prendre des cargaisons de grain. Mon honorable ami d'Edmonton approuve-t-il la politique que le Gouvernement a ainsi adoptée, l'automne dernier?

M. OLIVER: Je répondrai, oui; maintenant l'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. BENNETT: Oui.

M. OLIVER: Je répondrai, oui; mainte-il l'obligeance d'indiquer les années, antérieurement à l'automne de 1911, où les élévateurs de Fort-William étaient tellement remplis de grain qu'ils ne pouvaient contenir celui qu'on dirigeait sur eux?

M. BENNETT: Je n'ai pas ces chiffres sous la main, mais je suis certain qu'il y a toujours eu, dans l'Ouest, une pression telle qu'il n'a pas dû se trouver une année où tout l'espace disponible aux élévateurs de Fort-William ne fût employé.

M. OLIVER: Dans ce cas, je soumets à mon honorable ami ce renseignement: on peut avoir compté une année très exceptionnelle où cet état de choses s'est produit, mais on peut dire qu'en général les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur n'ont pas été remplis à leur pleine capacité, chaque hiver, avant 1912.

M. BENNETT: Voilà, semble-t-il, un état de choses bien extraordinaire. D'un côté, les cultivateurs de l'Ouest, tels que décrits si souvent par les honorables membres de la gauche, avec leur grain amoncelé dans les champs où il pourrit, de l'autre, ces

élévateurs puissants de Fort-William et de Port-Arthur prêts à recevoir ce grain.

M. OLIVER: L'embarras provenait de la difficulté d'obtenir le nombre de wagons de chemin de fer voulu pour transporter ce grain aux élévateurs.

M. MARTIN (Régina): Et il en fut ainsi l'an dernier.

M. COCHRANE: Non, certainement non.

M. BENNETT: Dans ce cas, pourquoi le Gouvernement libéral, qui en avait le pouvoir, n'a-t-il pas obligé les compagnies de chemins de fer d'augmenter le nombre de leurs wagons? Je n'ai pas sous la main les données qui me permettraient de dire si ces élévateurs étaient ou non remplis, et je n'aime pas faire cette assertion sans avoir des états pour corroborer ce que j'affirme. Cependant, on croira difficilement que les compagnies de chemins de fer eussent refuser de transporter le grain, si on avait pu mettre celui-ci dans les élévateurs. Plus que cela, l'ancien Gouvernement libéral aurait dit aux propriétaires de navires américains de pénétrer dans ces ports avec leurs bateaux pour les charger de grain, au cours des mois d'hiver, alors qu'on aurait pu se servir de wagons de chemins de fer. L'ancien ministre de l'Intérieur sait que cette demande fut adressée plusieurs fois au Gouvernement, dont il faisait partie, au nom des culvateurs de l'Ouest, mais que, pour le motif qu'un certain propriétaire de navires de l'est du Canada se trouvait intéressé dans ce transport et qu'il ne voulait pas de concurrence, le Gouvernement libéral refusa d'accéder à cette demande. Le résultat de cette attitude du Gouvernement que nous avons aujourd'hui fut qu'au moins 13,000,000 de boisseaux de grain qui, autrement, n'auraient pu trouver place aux élévateurs de Fort-William, l'année dernière, furent emmagasinés. J'ai préparé une liste des navires qui ont fait ce transbordement, liste que j'ai extraite des journaux locaux; je suis à peu près sûr que ces navires appartenaient à des compagnies des Etats-Unis, parce que je connais assez bien les noms des navires canadiens. Voici cette liste: le steamer Sullivan, 385,000 boisseaux; le steamer Barlum, 330,000 boisseaux; le steamer Augustus, 370,000 boisseaux; le steamer Champlain, 287,000 boisseaux; le steamer Walters, 385,000 boisseaux et le steamer Ashley, 319,000 boisseaux, ce qui forme un total de 2,076,000 boisseaux. En vérité, il y avait en entrepôt 13,000,000 de boisseaux de grain qui aurait pourri sur le champ par tout l'Ouest, si le Gouvernement n'avait pas pris le taureau par les cornes, ainsi que je l'ai dit et s'il n'avait pas permis aux navires des Etats-Unis de pénétrer dans ses ports, bien que cela ne plût pas aux propriétaires de navires canadiens. Ce simple fait, si on le rattache à d'autres qui ont été accomplis par la présente administration, prouvera aux cultivateurs de l'Ouest qu'il s'agit maintenant d'un Gouvernement qui prend attitude, ce qui n'était pas le cas de l'ancienne administration qui, elle, se contentait de faire des promesses sans rien accomplir.

M. W. A. BUCHANAN (Medecine-Hat): Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais je constate que cette Chambre et que la population de l'est du Canada sont sous l'impression que l'ouest du Canada trouve toujours à se plaindre au sujet de l'état de choses qui existe dans l'ouest. Je tiens à faire disparaître dans l'esprit de la population de l'est du Canada l'idée qu'elle entretient généralement à l'endroit de l'ouest. Nous, habitants de cette partie du pays, désirons le développement de l'ouest du Canada; nous estimons qu'un abaissement des taux de transport aidera à la prospérité et au bien-être de la population de l'Ouest, mais je ne discute pas cette question en me plaçant au point de vue d'un Canadien habitant cette partie du pays, mais à celui d'un Canadien qui s'intéresse au développement du Canada tout entier. Ce qui signifie prospérité et bien-être pour la population de l'ouest du Canada représente certainement la prospérité et le développement de l'est du Canada. Un grand nombre d'habitants de l'Est font ce raisonnement: l'Ouest nous a coûté beaucoup d'argent; nous avons consacré des sommes énormes à son développement et nous ne retirons pas de bénéfices équivalents. Je tiens à dire à la population de l'est du Canada qu'on n'aurait pas assisté à ce grand développement industriel qui s'est produit dans l'Est, au cours des douze ou quinze dernières années, si l'Ouest du Canada ne s'était pas développé aussi rapidement qu'il l'a fait; j'ajouterai que le developpement futur de l'Est dépend de celui qui se produira dans l'Ouest. Nous ne pouvons compter sur ce développement que si nous avons une population satisfaite de son sort, et ce n'est pas, ce qui existe, à présent. Une des causes du mécontentement de l'Ouest relève des taux de transport des marchandises qui sont exorbitants, et que les intéressés estiment être nuisibles à leurs affaires.

Au sujet de la rareté des wagons dont a parlé l'honorable représentant de Simcoe (M. Bennett), je tiens à dire qu'il s'est produit une rareté de wagons, l'année dernière, rareté qui fut aussi grande, sous certains rapports, que l'avait été celle de l'année précédente. En effet, la récolte avait été tardive, l'année précédente, tandis que celle de l'année dernière fut idéale en ce qui a trait à la moisson elle-même, mais, en même temps, on eut à déplorer une disette sérieuse de wagons. Si sérieuse fut-elle que les compagnies de chemin de fer placèrent

un embargo sur le lin, durant un certain laps de temps, l'automne dernier, parce qu'elles ne pouvaient pas emmagasiner ce produit à Fort-William. Il me semble encore entendre le premier ministre que nous avons aujourd'hui, alors qu'il prononçait un discours à une assemblée tenue à Lethbridge, et qu'il en appelait à la population de l'Ouest pour repousser la réciprocité, offrant, en même temps, quelque chose en compensation. Certaines de ces choses que le très honorable premier ministre offrait alors seraient d'un immense avantage pour l'Ouest, si nous les avions, aujourd'hui, mais malheureusement ces promesses ne furent pas remplies à l'égard de la population l'Ouest. On peut avoir augmenté la capacité d'entreposage à Fort-William, mais on nous avait promis autre chose, tels des élévateurs d'entreposage dans les limites de notre province, et nous attendons encore l'exécution de ces travaux. La population de l'ouest du Canada demande avec instance qu'on modifie l'état de choses qui existe aujourd'hui, afin qu'elle puisse être en état de se livrer à la culture et au commerce en général d'après une base avantageuse. L'idée erronée s'est répandue par tout le pays que tout le monde était devenu riche dans l'Ouest, au cours de ces quelques dernières années. La vérité est qu'aujourd'hui, les cultivateurs de l'ouest du Canada doivent soutenir une lutte aussi ardue—lutte qui se continuera durant plusieurs années encore pour faire face à leurs obligations—que le fut celle des cultivateurs d'Ontario, aux premiers jours de cette province. Il est vrai que certains cultivateurs se sont livrés au commerce des immeubles et à la vente des terres, et qu'ils ont réalisé de l'argent de ces spéculations. Nous avons quelques millionnaires dans l'Ouest du Canada, mais, règle générale, ils ont fait leur argent dans le commerce des immeubles. Nous nous occupons maintenant de l'état de choses qui existe dans l'Ouest.

La population constate qu'elle a besoin qu'on la protège contre les taux de transport excessifs et qu'on lui procure des marchés plus vastes et plus à sa portée. Les habitants de l'Est doivent comprendre que l'Ouest est loin d'être satisfait de la situaton qu'on lui a créée aujourd'hui. Le Gouvernement devrait se mettre à l'œuvre pour alléger ces difficultés et pour rendre cette population plus satisfaite de son sort. Je crois comprendre que l'honorable ministre des Chemins de fer s'est rendu dans l'Ouest et qu'il a étudié la situation à la hâte, probablement; je suis prêt à admettre qu'il a bien saisi la situation et qu'il désire nous fournir plus d'avantages quant au service des chemins de fer. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de voies ferrées; mais, lorsque des chemins de fer se construisent dans cette partie du pays, nous demandons qu'il traite notre population avec au moins cette justice dont il use à l'endroit de la population de l'est du Canada. Nos gens sont sous l'impression que les chemins de fer du Canada peuvent tenir compte avant tout de leurs réclamations. Les chemins de fer qui ont construit des lignes dans l'ouest du Canada ont été aidés, dans une très grande mesure, par la population de ce pays, et l'heure est certainement venue pour notre peuple d'édicter aux compagnies de chemins de fer des conditions justes et équitables quant au transport des marchandises et autres taux qu'elles voudraient imposer. Qu'importe le parti qui est au timon des affaires, la haute main qu'on doit exercer sur les chemins de fer doit être plus sévère, lorsque nous aidons chaque année les compagnies qui exploitent ces voies ferrées. Les chemins de fer de l'ouest du Canada font de bonnes affaires et réalisent des bénéfices; cependant, ils ne prolongent pas leurs voies plus rapidement qu'ils ne devraient le faire. D'immenses parties des territoires dans l'ouest du Canada ne jouissent pas encore des avantages d'une voie ferrée, en dépit des promesses réitérées qu'on a faites à ce sujet. Aussi, la population intéressée est-elle mécontente.

Le Gouvernement devrait se mettre au travail pour améliorer cet état de choses. C'est une question d'une importance vitale non seulement pour l'ouest du Canada, mais encore pour le pays en général. La prospérité et le progrès de l'ouest du Canada signifient également la prospérité et le progrès de l'est du Canada et, pourrais-je dire, du Dominion tout entier.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics) : Je me lève simplement pour dire quelques mots au sujet de ce qui semble constituer une allégation implicite de certains honorables membres de la gauche, au cours de leur argumentation et pouvant laisser entendre qu'il existe quelque motif qu'ils pourraient invoquer contre le Gouvernement, quelque preuve de mauvaise foi dans l'administration des affaires de l'ouest du Canada en tant qu'il s'agit des avantages de voies ferrées. Je nie absolument qu'il soit possible à quelqu'un, soit en cette Chambre, soit en dehors, d'établir la moindre preuve de mauvaise foi de la part de la présente administration, en appliquant une politique qui représente pour la population de l'Ouest tous les avantages qu'il est possible de lui fournir en ce qui a trait à la diminution des taux de transport des marchandises, par voie ferrée, ou à la construction des chemins de fer. On a beaucoup parlé de l'avocat à qui avait été confiée cette cause importante. Nous reconnaissons tous l'immense portée de la question qui a été soumise à l'étude de la commission des chemins de fer. On a parlé

également de l'avocat choisi par le gouvernement de la Saskatchewan et de l'Alberta. M. Cowan ou aucun autre aurait-il plaidé devant la Commission des chemins de fer, si le Gouvernement avait adopté la politique suivie par les honorables membres de la gauche? Ces derniers disent maintenant que la mauvaise foi a été établie et que le retard est dû à l'avocat nommé pour prendre soin de cette cause importante. N'eût été le changement de gouvernement, nous n'aurions pas été obligés d'avoir recours aux services de ces avocats ; le même état de choses qui existait, depuis quinze ans, alors qu'il était impossible aux cultivateurs, aux marchands et à la population de l'ouest du Canada d'obtenir le moindre redressement de préjudices des honorables membres de la gauche, alors qu'ils gouvernaient le pays, se fût continué.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M.Cochrane) nous a dit aujourd'hui, que, peu de temps après avoir été assermenté ministre des Chemins de fer et des Canaux, et alors qu'il s'agissait pour lui de s'occuper de la première requête qu'il avait reçue de la population de l'ouest du Canada, se plaignant des taux de transport élevés, il avait pris la seule attitude qu'un ministre pouvait prendre pour trouver un remède. Il a transmis cette requête à la commission des chemins de fer. Celle-ci était alors présidée par le juge Mabee qui a fait observer que c'était la première requête qu'il avait reçue, depuis qu'il était président, se rapportant aux griefs des cultivateurs de l'ouest du Canada et demandant un remède à cet état de choses. Cette question était très importante et on l'a discutée longuement à la commission des chemins de fer. Malheureusement M. Mabee mourut et l'on perdit quelque temps avant de nommer son successeur. Je suis heureux d'apprendre que ce dernier maintient la bonne renommée de cette commission en cette Chambre et dans le pays tout entier. Je suis certain — et ma conviction s'appuie sur la décision qu'il a rendue, l'autre jour, sur la question de tarif des messageries, alors qu'il s'agissait d'une diminution de 20 p. 100 pour la population de l'ouest du Canada—qu'il donnera à la question des taux de transport des marchandises par chemin de fer la même étude efficace. Il lui faut beaucoup de travail et beaucoup d'étude avant de comprendre à fond cette grave question.

Mon honorable ami de Régina (M. Martin) a rappelé que la commission avait siégé dans la ville de Régina, pour discuter la question des taux de transport des marchandises par chemin de fer; qu'elle avait entendu les représentants des différentes compagnies de chemins de fer, et que l'argumentation soumise à la commission dans cette circonstance par le savant avocat qui représentait le Grand-Tronc-Pacifique concluait à l'impossibilité où se trouvait sa compagnie de faire face à aucune diminution quelconque que la commission pourrait lui imposer, étant donné le fait que la construction de cette voie ferrée avait coûté énormément cher. Nous avons toujours soutenu que cet état de choses était dû à une mauvaise administration; c'est une des principales raisons du retard apporté par la commission elle-même et par l'avocat de la compagnie qui demandait à étudier plus à fond des circonstances et des détails de la question qui semblaient rendre impossible pour le Grand-Tronc-Pacifique d'adopter le tarif arrêté; ce retard et cette étude étaient nécessaires à une solution prompte de la question dans l'intérêt des habitants de l'ouest du Canada. J'ai toute raison d'espérer que cette question sera étudiée avec justice et équité et qu'elle sera résolue le plus promptement possible par la Commission des chemins de fer.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a dit que deux mois à peine se sont écoulés depuis que les commissaires étaient en possession des témoignages établis par les chemins de fer eux-mêmes, et que la commission analysait ces témoignages et les étudiait à fond, avant de rendre jugement. En effet, on doit se rappeler que, bien que nous, habitants de l'ouest du Canada, désirions grandement qu'on réglemente les taux de transport des marchandises, nous nous intéressons également, et, peut-être, encore plus, au prolongement des chemins de fer dans la plus grande partie des provinces des Prairies, pour l'avantage des cultivateurs qui viennent s'y établir. En conséquence, la commission des chemins de fer doit apporter le plus grand soin, avant d'en arriver à une décision, pour se convaincre que celle-ci ne nuira pas à la construction de voies ferrées qui sont d'une si absolue nécessité pour l'avancement et le progrès de l'Ouest.

Je ne crois pas que les honorables membres de la gauche aient traité d'autres détails. Il est vrai que, lorsqu'ils étaient à la tête des affaires du pays, ils n'ont apporté—ni tenté d'apporter—le moindre soulagement à la population de l'ouest du Canada, dans la question du tarif de transport des marchandises. Je me rappelle qu'en 1900, 1901, 1902, le gouvernement de la province du Manitoba a constaté qu'il serait nécessaire de trouver un remède contre les taux de transport exorbitants que les chemins de fer réclamaient alors. Constatant qu'il ne pourrait compter sur l'appui du Parlement du Canada, le gouvernement de cette province a pris sur lui de conclure—ce qu'il a fait—une convention pour le transport du grain sur une distance de 300 milles de Winnipeg à Port-

Arthur; en cette circonstance, il a assumé une obligation onéreuse.

Le résultat fut une économie, chaque année, de millions et de millions pour la population du Manitoba. Outre les avantages dont cette convention a fait profiter la province du Manitoba, les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta en retirèrent également des bénéfices très appréciables. En effet, ces provinces eurent l'occasion de conclure des conventions semblables. Elles accordèrent des garanties aux compagnies de chemin de fer pour assurer la construction de certaines lignes; mais elles ne stipulèrent pas dans leurs conventions que les taux de transport des marchandises seraient arrêtés par elles. Elles ne suivirent pas l'exemple du Manitoba dont l'attitude avait été avantageuse pour la population de cette province. L'Alberta et la Saskatchewan préférèrent tenir compte des désirs et des volontés des directeurs des compagnies de chemins de fer.

M. MARTIN (Régina): La Commission des chemins de fer n'a-t-elle pas décidé et cette décision n'a-t-elle pas été, plus tard, confirmée par la cour Suprême, que la convention conclue par le gouvernement du Manitoba dépassait les pouvoirs du gouvernement de cette province?

M. ROGERS: Non, tout au contraire. Mon honorable ami se trompe du tout au tout. Le ministre des Chemins de fer d'alors, M. Blair, lorsque cette question fut soumise à la Chambre, reconnut que notre convention nous donnait le pouvoir absolu d'arrêter des mesures pour soulager notre population; la preuve que cette convention était parfaitement valable, c'est qu'elle subsiste encore aujourd'hui et que la population de l'ouest du Canada en retire tout le bénéfice.

M. MARTIN (Régina): Je ne désire pas interrompre l'honorable ministre, mais j'aimerais lui poser une autre question. Apparemment, je me trompe quant aux faits. Depuis que la Commission des chemins de fer est établie, n'est-il pas vrai que des conventions semblables sont plutôt restrictives?

M. ROGERS: Je ne crois pas qu'une province quelconque dépasse son pouvoir en adoptant avec une compagnie de chemin de fer une convention qui apporte du soulagement à la population de cette province; c'est l'attitude qu'a prise la province du Manitoba. Qu'on me permette d'ajouter que, autant que je sache, le présent gouvernement fédéral étudie soigneusement, par son ministre des Chemins de fer et des Canaux, tous les détails de cette question très vaste et très importante, et je suis convaincu que, lorsque la commission des chemins de fer aura fait une enquête minutieuse sur toute cette affaire, ni le Parlement, ni la population de l'ouest du Canada, ne trouvera à redire à l'attitude du Gouvernement ou à celle de la commission. J'ai confiance qu'une étude aussi minutieuse sera dans le meilleur intérêt de la population de l'ouest du Canada.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Je ne prendrai que quelques minutes du temps de la Chambre. J'aimerais dire un mot avant que mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) ne quitte cette enceinte. J'ai été grandement intéressé en l'entendant répéter ici que l'ancien Gouvernement aurait dit à certaines gens du sud de la ligne qui sépare le Canada des Etats-Unis: Arrivez avec vos navires américains. J'ai compris que mon honorable ami était un de ceux qui ont été élus à cette Chambre au cri de: Pas de trafic, pas de commerce avec les yankees. et à la déclaration que ce serait la ruine pour le Canada si notre commerce prenait la route du nord au sud au lieu de celle de l'est à l'ouest. Je le félicite de ce qu'enfin la lumière brille où on ne s'attendait pas de la voir luire.

Je me suis intéressé à la déclaration faite par les ministres qui ont parlé en cette circonstance et je désire trouver autant de consolation que je le puis pour moi-même et pour mes camarades cultivateurs, de l'assurance donnée par l'honorable ministre des Travaux publics et par l'honorable ministre des Chemins de fer que cette question s'impose au sérieux examen du Gouvernement et que ce dernier s'efforcera de la règler avec toute l'énergie et toute la hâte possibles.

Je pense que c'est là l'assurance que j'ai reçue de ces honorables ministres et je suis bien aise de l'avoir; et je voudrais en tirer toute la consolation possible. Je voudrais qu'ils nous eussent donné cette assurance sans en faire une question de parti. Il m'est impossible de constater, par la manière dont ont parlé ses porte-voix, que le Gouvernement apprécie à leur juste valeur les conditions économiques de l'Ouest. Sur un point, le ministre des Travaux publics s'est montré un controversiste très hardi. Il a dit, si je ne me trompe: C'est la première fois que l'on s'occupe de cette question. Il semble vouloir porter cela au crédit du Gouvernement. Je répète que mon honorable ami se montre un controversiste extrêmement hardi sur ce point, une des rares occasions où il a daigné éclairer la Chambre de ses lumières politiques. L'ancien gouvernement a nommé la commission des Chemins de fer. Nous lui en reconnaissons au moins le mérite. J'ai dit que je ne voulais point traiter ceci comme une question de parti, mais lorsque deux ministres responsables semblent vouloir traiter la chose comme telle, on se sent obligé de les imiter. L'ancien gouvernement a nommé la commission des Chemins de fer. L'ho-

norable ministre des Travaux publics ne peut en être tenu responsable; il ne faisait point partie de ce gouvernement; il n'aurait pas été éligible. Cette commission ouvrit une enquête sur une condition qui devint de plus en plus accentuée lorsque le gouvernement actuel parvint au pouvoir; et le ministre des Travaux publics dit: Quel bon gouvernement est à la tête du pays, témoin cette enquête. Je tiens de bonne source que ce n'est point le gouvernement actuel qui a ordonné cette enquête, mais bien la commission nommée par l'ancien gouvernement. Voilà la sorte d'argument qu'emploie l'honorable ministre. J'espère qu'il va essayer d'en saisir l'esprit et de se rendre compte de la manière dont il sera jugé par les gens de l'ouest.

M. ROGERS : L'honorable député ne semble pas comprendre que la présente enquête faite par la Commission des chemins de fer, se fait sur l'ordre du gouvernement.

M. OLIVER : Le Gouvernement nomme ces avocats qui ne font rien.

M. CLARK: S'il en est ainsi, je suis bien aise de l'entendre dire. Je croyais que cette enquête avait été provoquée par l'exposé de la situation faite au Parlement et au Gouvernement,—l'ancien ou le nouveau, peu importe,—dans un discours prononcé par mon honorable ami de l'Assiniboine, (M. Turriff), au printemps de 1911. Il ne s'agit nullement de questions de parti ici—et c'est ce dont je désire convaincre mon honorable ami et le Gouvernement—il s'agit d'une question économique requérant une étude plus sérieuse que celle que semblent en avoir faite les honorables partisans du Gouvernement, si l'on en juge par les remarques du ministre et des autres orateurs.

Comme je l'ai déjà dit. je ne veux prendre que quelques instants du temps de la Chambre, mais je voudrais convaincre absolument le Gouvernement d'une chose sur laquelle a appuyé mon honorable ami de Regina au début de ses remarques, c'est que l'état de choses dans l'Ouest du Canada est en ce moment des plus sérieux. C'est une question qui concerne les habitants de cette partie du pays et, comme l'ont fait remarquer plusieurs orateurs, c'est une question qui, au fond, concerne tout le Canada, car si les producteurs de l'Ouest en souffrent, les manufacturiers de l'Est en souffriront bientôt aussi. Ce n'est pas une question de savoir qui l'emportera de la droite ou de la gauche en cette Chambre, de l'Est ou de l'Ouest du Canada; c'est une question qui touche à la prospérité et au progrès de notre pays tout entier; et, si, pour un moment, nous pouvions nous débarrasser de l'esprit de parti, nous pourrions tous essayer de l'étudier uniquement à ce point de vue. Que ce soit une question sérieuse, c'est une assertion qui n'exige point de preuves pour tous ceux qui sont au courant de l'état de choses qui existe aujourd'hui dans l'Ouest. On m'a souvent pris à partie pour avoir fait allusion plusieurs fois au cours des débats précédents, au sérieux état de choses qui existe dans l'Ouest canadien; et je pense que l'on court quelque risque auprès de certaines parties de la population en y faisant allusion, car on ne saurait oublier qu'une grande partie des gens de l'Ouest canadien n'y sont point là pour se livrer à l'agriculture, mais bien pour spéculer sur les terres. La question économique et la question réellement sérieuse pour les Canadiens aujourd'hui, c'est la nécessité de promouvoir le développement des richesses foncières du pays, et c'est là ce dont je voudrais convaincre absolument tous les hommes sérieux qui sont dans cette Chambre. Personnellement, je pense que l'on pourrait démontrer que, malgré tout le développement de nos réseaux de chemin de fer au cours de ces dernières années,nous avons obtenu une très médiocre augmentation correspondante dans la production réelle des richesses en ce pays, et voilà ce dont souffre le Canada aujourd'hui. Quelles que soient les mesures que prenne le Gouvernement pour y porter remède, peu m'importe que ce soit au sujet du trafic ou des moyens de transports, je suis prêt à y donner mon adhésion. Je les approuverai dans mon propre intérêt, dans l'intérêt de la grande masse des producteurs de l'Ouest et dans l'intérêt du pays tout entier. Je ne veux point revenir à la question de la réciprocité ni aux arguments employés par nos adversaires pour s'y opposer, mais il me vient une pensée sur la nature limitée de notre production, concernant cet argument, et l'importante question des transports. Nous connaissons tous la conformation spéciale de notre pays.

Nous avons des milliers de milles de rochers et d'arbres; ils sont là, la nature les y a mis, et quand la nature place un obstacle quelconque sur notre chemin, nous devons employer les méthodes les plus rationnelles pour en triompher. Nos amis nous disent: Il vous faut transporter votre matériel de l'est à l'ouest, c'est-à-dire quand on ne nous laisse pas entrevoir une lueur comme celle que vient de nous laisser soupçonner mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett). Si vous élevez des bouvillons, il faut que vous leur fassiez traverser en chemin de fer canadien une immense étendue de territoire. Je suppose que la vue des rochers doit être favorable à la constitution des bouvillons; en tout cas elle est bonne pour durcir le bœuf et en diminuer le prix sur le marché anglais. Mais quel est le résultat économique de cette insistance à suivre ce système? C'est que l'on cesse complètement d'élever des

bœufs. En ce moment, l'on produit en ce pays à peine un peu plus de bœuf que l'on n'en consomme. Je désire que le ministre comprenne bien que ceci n'est point une question qui doit pousser l'un des partis de cette Chambre à jeter des pierres à l'autre et à reprocher aux honorables députés de la droite de n'être au pouvoir que depuis deux ans. J'ai exprimé à mes honorables amis mes plus sincères sympathies sur ce point, silencieusement et en paroles —trop souvent en paroles, je le crains—il m'a fallu le faire de temps en temps. Mais, il ne s'agit pas de savoir combien de temps nous avons été au pouvoir et depuis quand l'autre parti s'y trouve; comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), ce gouvernement a souffert pour les fautes qu'il a commises, il est tombé du pouvoir, mais ce qu'il faut que nous empêchions, ce qu'il faut qu'empêche le Gouvernement, c'est que le peuple canadien n'en souffre aussi. Je ne demande point que le Gouvernement actuel fasse plus qu'il ne peut faire, mais, il doit faire tout ce qu'il peut faire, et un simple échange de coups de pointes entre les partis apportera bien peu de satisfaction à ceux qui, là-bas dans la prairie, ont, à ma connaissance, beaucoup de peine à joindre les deux bouts. Il est vrai qu'ils ont leur terre, mais ils ne peuvent pas manger de la terre. Nous avons là-bas une expression qui décrit un homme comme étant "pauvre en terre", (land poor), il est très possible pour quelqu'un d'être "pauvre en terre". Ces gens-là ont une rude lutte à soutenir, je le sais par expérience, et ce leur serait une bien médiocre consolation d'entendre le Gouvernement actuel dire à l'opposition: Vous n'avez pas plus fait pour eux que nous ne faisons nous-mêmes. La question soumise à la Chambre est double. On assure d'abord qu'il existe une différence dans les taux de transport, entre l'Est du Canada et l'Ouest. Il me semble qu'il ne devrait pas être bien difficile pour un corps bien constitué de s'assurer de l'existence de ces faits. L'honorable député de Régina s'est montré très courageux dans ses remarques et il a fait une déclaration dont n'ont pas tenu le moindre compte les deux ministres qui ont pris la parole; du moins, bien que j'aie écouté très attentivement tout ce qu'ils ont dit, je n'ai pu saisir la moindre allusion à cette assertion. Il a dit qu'il existait une énorme différence et j'en appelle tout spécialement à mon honorable ami le ministre des Travaux publics, parce qu'il représente l'Ouest canadien.

M. ROGERS: C'est là ce que fait la commission des chemins de fer. Elle étudie cette question.

M. CLARK: Cette assurance me fait plaisir.

M. OLIVER: Elle ne s'en occupe point.

M. COCHRANE: Vous avez dit vous-même qu'elle s'en occupait.

M. CLARK: Le fait que la Commission des chemins de fer étudie sérieusement la question ne me semble point suffisant pour excuser le ministre de n'en pas dire un seul mot. Si mes honorables amis se fussent contentés de dire que ce serait une chose grave de constater qu'une telle différence existât, cela m'eût fait au moins plaisir, mais ils se sont bien gardés d'en parler et de dire qu'une enquête se tient à ce sujet, et cela ne saurait être satisfaisant pour les gens de l'ouest canadien. Ils aimeraient à savoir que le ministre s'intéresse à constater s'il existe réellement une différence entre les taux de l'est et ceux de l'ouest; ils aimeraient qu'on leur donnât l'assurance, autrement qu'en paroles, si c'est possible, qu'il n'y a rien de vrai dans les soupçons exprimés par mon honorable ami le députés de Humbolt (M. Neely) que le Gouvernement actuel éprouve plus de sympathie pour les actionnaires et les directeurs des chemins de fer que pour les producteurs de l'ouest canadien qui, au prix de rudes travaux, contribuent au développement de la fortune publique. Cette question considérée à ce point de vue est une de celles qui ne sauraient manquer d'émouvoir profondément le cœur de tout Canadien patriote. On répète constamment que 80 p. 100 des actionnaires d'une des grandes compagnies de chemins de fer canadiens habitent absolument en dehors du Canada, et ce sera vraiment des jours néfastes pour le Canada que ceux où il aura un gouvernement plus préoccupé des dividendes payés au 80 p. 100 des actionnaires étrangers, qu'au bien-être des producteurs qui peuplent ses propres plaines.

Qu'il me soit maintenant permis de dire quelques mots de la seconde des questions qui font l'objet du débat—ici je prierai l'honorable ministre des Travaux publics de se rappeler qu'il y a un instant il coupait le fil de mes observations de la manière la plus courtoise. Il s'agit de connaître la cause du retard de l'enquête qui, dit-il, se poursuit en ce moment. C'est un sujet que le ministre des Travaux publics n'a pas abordé; je ne l'ai jamais entendu souffler mot du retard ou de la tenue de l'enquête. Ou il y a eu du retard ou il n'y en a pas eu; s'il y en a eu, les gens ont droit d'en connaître la cause. Que le ministre vienne nous dire que l'enquête se poursuit en ce moment avec toute la diligence possible, cela ne saurait satisfaire le public à tous égards.

Le ministre des Chemins de fer a fait à ce sujet une déclaration de deux phrases. Il a commencé par dire que les observations de l'honorable député de Régina ne l'empêcheraient pas de donner la réponse habituelle au nom du Gouvernement. S'il n'avait dit cela, il n'aurait donné aucune réponse, car c'est là la seule que nous

ayons jamais obtenue du Gouvernement actuel.

M. COCHRANE: Que pensez-vous de la comparaison des deux enquêtes?

M. CLARK: Mon honorable ami tient encore à poursuivre la comparaison. Il n'a jamais siégé dans les rangs de l'opposition, mais il semble si peu content du résultat de ses efforts, en tant qu'homme d'Etat, qu'il se transporte par la pensée du côté de la gauche et passe son temps à critiquer l'ancien Gouvernement au lieu de défendre sa propre administration. Cette manière d'agir, je le lui demande, est-elle bien digne d'un ministre? Elle ne l'est pas. Il ne s'agit pas en ce moment d'établir des comparaisons entre l'ancien Gouvernement et celui d'aujourd'hui, mais bien de savoir si le coût du transport des marchandises est le même pour l'est que pour l'ouest. C'est sur ce point que le ministre devrait faire porter toute son attention. Qu'est-ce qui le tourmente? A peine est-il arrivé au timon des affaires qu'il craint déjà de perdre le pouvoir. Je crois bien qu'il court grand risque de le perdre; mais ce n'est pas en en parlant sans cesse qu'il écartera le danger; il ne fera que le rendre plus menaçant. Le seul moyen qu'il ait de se maintenir au pouvoir, c'est d'établir un régime susceptible de rendre quelque service au pays.

Il s'agit donc uniquement de la différence qui s'accuse entre l'est et l'ouest en matière de transport et non pas de celle des méthodes administratives du Gouvernement actuel et de son prédécesseur. Mon honorable ami dit que le Gouvernement s'occupe de la question, et le ministre des Travaux publics a fait une déclaration pareille. Le Gouvernement a mis tant de choses à l'étude que les gens commencent à douter de son aptitude à discerner les choses, et c'est ce qui tend à compromettre sa situation politique. On est naturellement enclin à désirer que le Gouvernement se livre à des investigations qui lui fassent découvrir quelque chose et qu'il prenne ensuite une détermination quelconque. Le Gouvernement qui passe son temps à faire des investigations et à méditer sans jamais rien accomplir, les gens le tolèreront jusqu'à la prochaine élection générale, mais pas plus longtemps.

Depuis le commencement de la présente session, il m'est arrivé assez souvent de donner des avis au Gouvernement, mais ce fut toujours en vain, puisqu'il n'en a pas tenu compte; mais dans le cas actuel, j'aime à croire qu'il tentera d'obtenir un abaissement sensible des taux de transport auxquels on assujétit la population de l'Ouest et, par là, de venir en aide aux producteurs qui font la richesse du pays tout entier.

M. RICHARD BLAIN (Peel): Ceux qui ont prêté l'oreille au présent débat ou qui en liront le compte rendu accorderont la palme à mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) pour avoir le mieux réussi à y mêler l'esprit de parti. La Chambre et le pays en ont assez, j'en suis sûr, des leçons que mon honorable ami ne cesse de faire au Gouvernement. Depuis que celui-ci est au timon des affaires, l'honorable député n'a jamais pris part à un débat sans y mêler la question de la réciprocité commerciale. Il lui a été impossible de faire quelques observations sur le sujet qui nous occupe sans pousser une botte au représentant de Simcoe-est (M. Bennett), qui s'était pourtant borné à traiter la question de la réduction du coût du transport des marchandises dans l'Ouest. En discutant cette même question, le député de Red-Deer n'a pu s'empêcher d'établir entre le Gouvernement actuel et son prédécesseur des comparaisons telles, que chacune de ses phrases pour ainsi dire respire cet esprit de parti qu'il dénonce continuellement, mais qu'il n'a jamais cessé d'afficher lui-même depuis quinze ans qu'il occupe un siège en cette Chambre.

M. CLARK: L'honorable député daignerait-il le prouver par mes propres paroles?

M. BLAIN: Je puis le faire. L'honorable député n'a cité aucune donnée; c'est à peine même s'il a abordé la question: il s'est contenté de blâmer le Gouvernement au point de vue politique.

M. CLARK: Je me suis fondé sur les dires de l'honorable député de Régina (M. Martin); pourquoi mon honorable ami n'en fait-il pas autant?

M. BLAIN: J'ai peu de chose à dire à mon honorable ami de Red-Deer, qui fait toujours montre d'obligeance et de courtoisie dans la discussion. Quand il aura lu son discours, il cessera sans doute de faire la leçon au Gouvernement et de soutenir à la face de la Chambre et du pays qu'il est moins imbu de l'esprit de parti qu'aucun de ses collègues.

Moi qui représente une circonscription de l'est, je n'ai jamais entendu de plainte sérieuse à l'égard de l'Ouest. S'il existe quelque distinction ou quelque cause de distinction entre l'Est et l'Ouest, la faute en est aux habitants de l'Ouest du calibre de l'honorable député. Puisque mon honorable ami désire aider le Gouvernement à amener la réduction du coût du transport des marchandises dans l'intérêt des cultivateurs et de la population de l'Ouest en général, pourquoi ne le félicite-t-il pas de ce qu'il a accompli au cours de ses dix-huit mois d'exercice du pouvoir? L'honorable député n'a pas même soufflé mot de la réduction d'un cinquième qu'il a déjà fait effectuer à l'égard du tarif des messageries par l'entremise de la commission des chemins de fer. Pas un mot d'éloge pour ce que le gouvernement accomplit! Et cepen-

dant, mon honorable ami qui fait de l'exploitation agricole dans l'Ouest appuyait ici l'ancien gouvernement bien que les taux de transport fussent plus élevés qu'il ne voulait: et cependant, le président de la commission des chemins de fer a déclaré que c'est le chef actuel du ministère des Chemins de fer qui fut le premier à lui signaler cette importante question et à le prier de la mettre à l'étude. Mon honorable ami négligeait sûrement son devoir. Pourquoi ne déployait-il pas, à l'époque où il était député ministériel, autant d'activité qu'il en montre maintenant qu'il combat le Gouvernement? Que ne s'est-il reporté aux "Débats" pour démontrer qu'il a lui-même porté la question à l'attention de la commission des chemins de fer à l'époque où il appuyait le Gouvernement? C'est là, bien entendu, chose qu'il ne pouvait faire, puisqu'il appuyait aveuglément le Gouvernement en tout.

J'ai sous les yeux certaines de ses déclarations; je n'en donnerai pas lecture à cette heure, mais le ferai peut-être à une prochaine occasion.

M. OLIVER : Donnez-en lecture, car elles en valent la peine.

M. NEELY : Si vous n'êtes pas capable de les citer, n'en parlez pas.

M. BLAIN: Mes honorables amis de la gauche ont avancé beaucoup de choses que je ne veux pas entreprendre de réfuter. On ne peut s'empêcher de féliciter le Gouvernement quand on songe à ce qu'il a accompli dans l'intérêt du public au cours de ses dix-huits mois d'exercice du pouvoir.

M. MARTIN (Régina): Citez-en quelques exemples.

M. BLAIN: La réduction d'un cinquième du tarif des messageries.

M. MARTIN: Cette enquête était commencée dès avant l'avènement du cabinet actuel.

M. COCHRANE: Elle n'est commencée que depuis la nomination du président actuel de la Commission des chemins de fer.

M. MARTIN: A l'heure actuelle, les taux de transport sont encore plus élevés que dans l'Est.

M. BLAIN: Ces gens-là ne sont pas contents et sont incapables de trouver un seul bon mot en faveur du Gouvernement. Ils se gardent bien de le féliciter de cette réduction d'une cinquième du tarif des messageries, réduction très sensible qui doit très certainement être dans l'intérêt général, et tout particulièrement avantageuse à la population de l'Ouest, puisque les colis sont plus nombreux et que le nombre de ceux qui se prévalent du service des messageries est plus considérable qu'autrefois.

Je n'ai pris la parole que dans le but de complimenter le Gouvernement. Quand un membre du cabinet annonce sans détour que le Gouvernement fait des instances auprès de la commission des chemins de fer et que celle-ci s'occupe activement de recueillir des renseignements propres à lui permettre d'effectuer en faveur de l'Ouest une réduction du coût du transport des marchandises, comme elle a déjà fait à l'égard du service des messageries, il sied bien mal aux députés de la gauche, et plus particulièrement à des représentants de l'Ouest, de se livrer à une discussion marquée au coin de l'esprit de parti, comme celle qui a eu lieu aujourd'hui, sans tenir compte au Gouvernement de ce qu'il a accompli dans l'intérêt du peuple canadien.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Puisque mon honorable ami de Peel (M. Blain), qui est un député de l'Est, a cru devoir intervenir mal à propos dans le présent débat, on me permettra bien de faire quelques observations. J'espère que mon honorable ami ne me taxera pas d'impolitesse si je m'abstiens de relever les traits qu'il a décochés aux membres de la gauche. Je tiens à ce que la Chambre revienne à l'objet véritable du débat.

Si je comprends bien, nombre d'habitants de l'Ouest canadien se plaignent de ce que dans cette partie-là du pays le coût du transport des marchandises est plus élevé que dans l'Est, et cela sans raison. C'est une question qui a été portée devant le tribunal compétent et non pas devant le conseil des ministres. A entendre l'honorable député de Peel et surtout le ministre des Travaux publics (M. Rogers), on dirait que le Gouvernement a été appelé à s'en occuper.

En 1903, le Parlement autorisait l'établissement de la commission; que le mérite en revienne à un cabinet libéral ou conservateur, peu m'importe; c'est le Parlement qui l'a créée et lui a conféré le droit exclusif de réglementer le taux de transport des marchandises. Le Parlement n'a donc plus à s'occuper de ces tarifs; pour avoir le droit de les réglementer, il lui faudrait voter une loi spéciale. Il en a confié la réglementation à la commission des chemins de fer qui, à mon avis, a su prouver qu'elle est une des institutions les plus précieuses dont le pays ait jamais été doté. Ce n'est donc pas à elle que nous nous en prenons. Je dois reconnaître que nos adversaires, tant qu'ils ont siégé à la gauche de M. l'Orateur, se sont abstenus de critiquer la commission des chemins de fer, et depuis que nous avons pris leur place ici, je ne sache pas qu'aucun de nous l'ait jamais prise à partie. Je me plais à espérer qu'il en sera toujours ainsi et que la commission saura

continuer d'agir de façon à ne pas encourir de blâme. Mais si la commission des chemins de fer est devenue le tribunal qu'elle est aujourd'hui, nos adversaires n'ont pas le droit de s'en attribuer le mérite. Le ministre des Travaux publics nous a parlé des tarifs des messageries. A-t-on oublié que la commission des chemins de fer se livrait, il y a deux ans, à des investigations complètes et formulait certains avis.

M. COCHRANE: Abaissa-t-elle les taux de transport?

M. CARVELL: Oui, dans une certaine mesure, mais pas autant, à mon avis, qu'elle aurait dû faire. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il n'est survenu que deux changements dans le personnel de la commission: on a remplacé un commissaire décédé et on en a nommé un de plus. Je crois que le personnel en est aussi satisfaisant que jamais. Si la commission a cru devoir réduire d'un cinquième le tarif des messageries, cela prouve que le Gouvernement libéral a bien fait de l'instituer, et donne raison au Gouvernement actuel de la maintenir. Que l'on cesse donc une fois pour toutes d'attribuer au Gouvernement actuel ou à son prédécesseur le mérite de ce que la Commission des chemins de fer accomplit dans l'exercice de ses attributions.

D'aucuns soutiennent que les taux de transport ne sont pas les mêmes partout. Je n'ai pas vérifié les faits, mais les allégations de mon honorable collègue de Régina doivent être fondées, puisque personne ne les a contredites, et que si elles ne l'étaient pas, le ministre des chemins de fer se serait empressé de les réfuter. La commission des chemins de fer, affirme-t-on, le seul tribunal ayant juridiction en la matière, a constaté qu'il existe une injuste diversité de taux de transport à l'égard des marchandises, et j'aimerais à voir le ministre des Chemins de fer et son collègue des Travaux publics consacrer quelques instants à l'examen de ce point.

La question qui se pose ensuite est celle de savoir si cette diversité de tarifs a quelque raison d'être; c'est aussi celle à laquelle on est logiquement tenu de répondre.

M. LANCASTER: Puisque la commission, ainsi que le dit mon honorable ami, a réellement constaté l'existence d'un tel état de choses, pourquoi n'y remédie-t-elle pas? Il est en son pouvoir de la faire. Qu'a-t-on besoin de blâmer le Gouvernement?

M. CARVELL: La question à examiner ensuite est celle de savoir si les compagnies de chemin de fer ont le droit d'imposer des taux divers.

M. LANCASTER: S'il existe une injuste diversité, c'est à la commission qu'il appartient d'y mettre bon ordre.

M. CARVELL.

M. CARVELL: La question à examiner est celle des taux qui doivent prévaloir sur les divers chemins de fer du pays. On doit permettre aux compagnies de chemin de fer de faire payer des taux qui, tous frais d'exploitation soldés, leur fassent réaliser un bénéfice légitime sur leur placement.

M. BENNETT (Calgary): Quel cas faites-vous des charges fixes?

M. CARVELL: J'en tiens compte. Au dire de mon honorable ami de Régina, la commission des chemins de fer a réellement constaté qu'il en coûte moins par mille au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta que dans les provinces de l'Est pour construire et exploiter les voies ferrées. Nul n'ayant contredit cette allégation de mon collègue de Régina, j'en conclus qu'elle est d'accord avec la réalité des faits.

L'état de choses constaté par la commission des chemins de fer fait se poser la question de savoir si la commission devrait ordonner aux compagnies de réduire leurs taux de transport. Les compagnies prétendent que non; à quoi la commission répond: " C'est à vous de nous prouver qu'il n'y a pas lieu d'abaisser les taux de transport, qu'il convient de les laisser subsister tels qu'ils sont en ce moment; de prime abord, on devrait les réduire, vu le coût relativement moins élevé de la construction et de l'exploitation de vos voies ferrées. Autrement dit, vous assujétissez le public au paiement de taux de transport qui représentent plus qu'il ne vous faut pour faire face aux frais d'exploitation et aux charges fixes, et obtenir de votre placement un bénéfice légitime ".

A mon avis, tout ce que l'on reproche au Gouvernement, c'est d'avoir retardé le règlement de la question par l'entremise de ses avocats. Il ne s'agit pas de savoir si le Gouvernement a eu raison de se choisir des avocats, ni s'il lui revient quelque mérite de ce qu'accomplit la Commission des chemins de fer. Mon honorable ami de Régina a signalé un cas qui fait voir que la manière d'agir des avocats du Gouvernement a retardé de plus d'une année le règlement de la question. Maintenant on dit que l'on veut aller aux Etats-Unis pour y étudier les conditions.

M. COCHRANE: Je n'ai pas dit que l'on allait chercher des preuves aux Etats-Unis. J'ai déclaré que l'on faisait venir des Etats-Unis des experts en transport par chemins de fer.

M. CARVELL: C'est la même chose. Mon honorable ami recourt à l'ergotage.

M. l'ORATEUR: Selon Peel et Brand, l'emploi du mot "ergoter" n'est pas admis dans le langage parlementaire.

M. CARVELL: Si le mot "ergoter" n'est pas parlementaire, je le retire, et je dis qu'il n'y a pas plus de différence qu'entre "bonnet blanc" et "blanc bonnet". Je déclare à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer que l'on n'a pas le droit d'aller chercher aux Etats-Unis des exemples en ce qui concerne les taux de transport au Canada. Mon honorable ami sait qu'aux Etats-Unis les chemins de fer sont établis par des gens qui y mettent leurs propres capitaux. Dans quelques cas ils reçoivent un peu d'aide des municipalités et parfois des états, mais, règle générale, les chemins de fer des Etats-Unis sont établis par des entreprises privées avec des capitaux privés, et ces gens ont le droit de fixer des taux suffisants pour leur assurer un intérêt raisonnable sur leur placement, après avoir payer le coût et l'entretien du réseau. Il n'en est pas ainsi au Canada. Il n'y a pas, au Canada, un seul chemin de fer dans lequel le capital privé engagé, atteigne 50 pour 100. Le capital privé engagé dans le chemin de fer Canadien-Pacifique n'est pas de 25 pour 100; en réalité, je doute qu'il atteigne 10 p. 100. Il est vrai que, dans le cours de ces dernières années, le Pacifique-Canadien a vendu des actions, surtout des actions ordinaires, à ses actionnaires, et qu'un certain capital privé est ainsi entré dans le capital total de la compagnie, mais, d'un autre côté, tout le monde sait que cette compagnie a reçu des millions en terrains et qu'il n'y a pas un mille de ses lignes pour lequel ce Parlement n'ait accordé une subvention de $6,000 à $7,000 par mille.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je puis assurer à mon honorable ami qu'une voie ferrée établie l'année dernière des environs de Peterborough à Port-McNichol, n'a pas reçu un centin.

M. CARVELL: Quelle est la longueur de cette ligne?

M. BENNETT: Environ 100 milles.

M. CARVELL: On va venir nous demander une subvention pour cette ligne, et on l'obtiendra; ne vous y trompez pas. Si mon honorable ami (M. Bennett) ne m'en donnait sa parole, je serais tenté d'en douter. Je crois qu'il existe une bonne voie ferrée en Ontario qui n'a point reçu de subvention du Gouvernement, mais il n'en faut point blâmer le Gouvernement; il a essayé de lui en donner une.

M. BLAIN: Le chemin de fer Canadien-Pacifique de Toronto à Sudbury n'a point reçu de subvention du Gouvernement et la construction de cette ligne a été très dispendieuse.

M. CARVELL: Mes honorables adversaires n'ont pas besoin d'être trop minutieux à ce sujet; mon avancé est virtuellement correct.

M. COCHRANE: Assez correct pour vous.

M. CARVELL: Si vous traversez le Canada en entier, vous trouverez au plus de deux ou trois lignes de chemins de fer qui n'ont pas été subventionnées par le gouvernement. Mon avancé n'en est pas moins correct quand je dis que tous les chemins de fer au Canada ont été établis avec les fonds publics. Je ne pense pas qu'il y ait aujourd'hui au Canada un seul chemin de fer dont 25 p. 100 de son capital soient composés de fonds appartenant à des personnes privées, actionnaires de cette compagnie; ces chemins de fer ont obtenu des concessions de terrains et des subventions de ce Gouvernement, des subventions des gouvernements provinciaux, une garantie de leurs actions par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, des bonis des municipalités, etc. Tous ont reçu l'appui financier du public et ne sont point dans les mêmes conditions que les chemins de fer des Etats-Unis. Ce qui peut être bon pour les taux de transport aux Etats-Unis ne peut servir de terme de comparaison pour les taux au Canada. Le ministre des Chemins de fer invoque une pauvre excuse pour justifier ce retard quand il déclare qu'il attend de savoir ce qui se passe aux Etats-Unis. Maintenant, on accuse les avocats du Gouvernement de ne pas mener les choses aussi rondement qu'ils le devraient. On pourrait peut-être en donner trois ou quatre raisons dont l'une serait qu'ils subissent l'influence des compagnies de chemins de fer, mais je ne dis pas que cela soit. Une autre raison, c'est que l'on veut retarder les choses pour une raison quelconque, et j'oserais presque dire que si le Gouvernement n'a pas choisi des gens assez sérieux pour une si sérieuse question, il ne peut que s'attendre à des retards comme ceux qui se produisent dans ce cas-là. Une troisième raison, c'est que l'un de ces messieurs prend une part active aux élections de l'Alberta. Voilà les plaintes auxquelles doit répondre maintenant le Gouvernement, et non pas venir nous dire ce qu'il a fait pour la réduction des taux de transport depuis qu'il est au pouvoir. Le ministre des Travaux publics devait réduire les taux de transport dans la circonscription électorale de Macdonald, dans le courant du mois d'octobre dernier; les journaux l'ont annoncé.

M. ROGERS: Ce sont des journaux irresponsables qui ont annoncé cela.

M. CARVELL: Je remarque que le ministre des Travaux publics est disposé à nier tout ce qu'il pourra, et j'attends ce qu'il a à dire à ce sujet. Je suppose qu'il pensait obtenir ainsi quelques voix dans le comté de Macdonald et que c'est pour cela qu'il a fait cette promesse.

M. LANCASTER: Où l'honorable député voudrait-il que l'on allât chercher des don-

nées pour les comparer aux conditions des chemins de fer de ce pays, si ce n'est aux Etats-Unis? La preuve concernant le coût de l'exploitation des voies ferrées en ce pays doit venir des chemins de fer eux-mêmes, et tous sont intéressés dans la question. Je me suis demandé plusieurs fois d'où pourraient venir des renseignements désintéressés, et j'aimerais à connaître l'opinion de mon honorable ami sur ce point. Ni l'expéditeur ni le consignataire ne savent ce qu'il en coûte pour transporter leurs marchandises, et si l'on se borne au Canada pour recueillir des renseignements, il faudra s'adresser au Grand-Tronc, au Canadian-Northern, au Pacifique-Canadien, qui, tous, sont intéressés dans la question. Où l'honorable député croît-il que nous devions nous adresser pour obtenir des renseignements désintéressés, si ce n'est à la république voisine.

M. CARVELL: Voilà une question raisonnable.

M. LANCASTER: Elle m'embarrasse depuis bien des années.

M. CARVELL: J'avoue franchement que je ne suis pas préparé à répondre à cette question, mais, à mon avis, il n'est pas nécessaire de sortir du Canada. Je crois que la Commission des chemins de fer aidée d'avocats en état de traiter cette importante question, pourrait trouver au Canada toutes les données nécessaires.

M. LANCASTER: A quelle source puiser ces renseignements?

M. CARVELL: En s'adressant aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

M. LANCASTER: Mais elles sont toutes intéressées dans la question.

M. CARVELL: Si les avocats de la Commission des chemins de fer étaient assez forts, ils feraient comparaître en cour la compagnie du Pacifique-Canadien avec ses livres, il se feraient aider par des gens du métier et pourraient se rendre compte, d'après les livres du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc ou du Nord-Canadien, du coût de transport d'une tonne de marchandise par mille, du coût d'établissement et de maintien de la voie ferrée, et ils sauraient alors à quoi s'en tenir sans sortir du Canada.

M. LANCASTER: L'honorable député apprécie sans doute la différence entre les données obtenues à l'amiable et les renseignements arrachés à un témoin mal disposé au moyen d'un interrogatoire contradictoire, etc. Il y a une grande différence entre les deux sortes de données.

M. CARVELL: Le principe énoncé par mon honorable ami est vrai, c'est-à-dire qu'on ne doit jamais compter sur le témoignage d'un témoin de la partie adverse, si l'on peut faire autrement. Mais il y a différentes sortes de témoignages, et ce que l'on veut dans ce cas-ci, ce n'est point l'opinion du témoin, mais bien les données que possèdent chacune des compagnies de chemins de fer du Canada, qui, en effet, sait exactement ce que lui coûte le transport des marchandises, la construction et le maintien de son réseau. Il y a des douzaines d'avocats au Canada,—et je crois que mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) est du nombre—qui se connaissent assez en chemins de fer pour savoir exactement dans quels livres et documents ils pourraient trouver ce dont ils ont besoin. Le président de la commission des chemins de fer sait cela, et il peut mettre directement le doigt sur le document dont il a besoin, l'exiger de n'importe quelle compagnie de chemins de fer au Canada, le faire produire en cour, et constater les faits. M. Cowan représentant l'Alberta et Saskatchewan y trouva des renseignements qui suffirent à convaincre la commission qu'elle devait décider que l'on faisait des distinctions. M. Cowan prouva par les déclarations des témoins des compagnies qu'il en coûte moins pour construire et exploiter une ligne de chemin de fer sur les prairies que dans l'est. Que voulez-vous de plus? Mais, grâce aux procédés dilatoires des avocats du Gouvernement, la question a traîné de mois en mois jusqu'à ce jour. Voilà ce dont nous vous plaignons aujourd'hui. Bien que je ne veuille point supposer de motifs peu honorables aux avocats du Gouvernement, je crois que l'on devrait prendre quelque moyen de les faire se hâter un peu. Ils sont responsables de tout. Ce n'est pas le Gouvernement qui est tenu de prouver que les taux sont trop élevés, ce sont les compagnies de chemins de fer qui doivent démontrer que l'on ne devrait pas réduire leurs taux. Je crains que les honorables partisans du Gouvernement ne considèrent cette question plutôt au point de vue politique qu'au point de vue des affaires. Je pense que l'honorable député de Régina mérite les remercîments de tous les Canadiens pour avoir signalé cette question à l'attention de la Chambre. J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics va pousser un peu ses avocats, et que, s'ils sont incapables ou s'ils refusent d'avancer assez vite, il en trouvera d'autres qui seront plus actifs. Il ne manque pas d'avocats au Canada qui sont prêts à se charger de cette cause et à la mener rondement. Si les compagnies de chemins de fer ne peuvent justifier les taux actuels, que les avocats du Gouvernement poussent l'affaire et obtiennent une décision de la commission des chemins de fer. J'ai assez de confiance dans la commission des chemins de fer pour être certain qu'elle rendra un verdict conforme à la preuve. Si la commission des chemins de fer en

vient à une telle décision, je ne pense pas que mes amis y trouvent à redire, et je ne pense pas non plus que leurs amis en soient fâchés, car ils sont tenus de se soumettre à la loi tout comme les cultivateurs du Nord-Ouest. J'espère que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer va remédier à cet état de choses et faire en sorte que la question poussée avec vigueur soit décidée selon son mérite.

M. R. B. BENNETT (Calgary): Il y a maintenant quinze ans ou plus que je suis allé habiter l'ouest canadien. A cette époque une seule ligne de chemin de fer offrait au public de ce pays un moyen de transport sérieux, c'est le chemin de fer Canadien du Pacifique. Depuis lors on a élaboré la construction de deux autres lignes. Elles ne sont pas encore prolongées jusqu'à la côte. La question des taux de transport a naturellement préoccupé sérieusement les gens durant tout ce temps-là. Comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), il y a eu agitation sur agitation pour faire réduire les taux sur la ligne du Pacifique-Canadien, avant que la concurrence existât. Naturellement, les gens de l'Ouest espéraient que, à mesure que s'établiraient d'autres lignes, on s'efforcerait de résoudre d'une manière quelconque la question des taux de transport par chemin de fer. Il ne faut pas oublier que le Dominion s'est porté garant des obligations de la ligne du Nord-Canadien. Les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan se sont en grande partie portées garantes des obligations de ses embranchements. Le Dominion s'est également porté garant des obligations de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique et a virtuellement établi la section des montagnes de cette ligne. Les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ont été construits avec des capitaux dont la sécurité a été garantie par les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. On devrait tout naturellement s'attendre à ce que les messieurs qui pendant quinze ans ont gouverné ce pays, aient tenté de résoudre cet ennuyeux problème des taux de transport exagérés que l'on impose aux cultivateurs de l'Ouest. Que voyons-nous aujourd'hui? Les dépenses fixes de la compagnie du Pacifique-Canadien ne se montent pas à $800 par mille ou du moins n'atteindront pas ce chiffre quand elle aura retiré les garanties qui arrivent à maturité, avec le produit des actions récemment émises. Celles enfin de ce chemin de fer favori de l'ancien Gouvernement dépasseront $2,000 par mille d'Edmonton à Winnipeg.

M. CARVELL: Les affaires en seront doublées.

M. BENNETT: J'arrive à cette question. Cela étant, je demande à l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ce qu'il fallait faire tout d'abord au sujet des taux de transport. Quiconque a tant soit peu étudié les chemins de fer sait que la première chose à considérer dans l'établissement des taux de transports, c'est la question des dépenses courantes.

M. CARVELL: Est-ce une question que vous me posez là?

M. BENNETT: Oui, s'il vous plaît de la considérer comme telle.

M. CARVELL: A mon sens, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique est, à $2,000 de dépenses courantes par mille, une entreprise bien supérieure à celle de la ligne "1 p. 100" avec $1,000 de dépenses courantes par mille, car, sur la première ligne une locomotive de même force peut traîner une charge deux fois plus considérable que sur la seconde.

M. BENNETT: L'ignorance de l'honorable député de Carleton en matière de chemin de fer est plus grande que je ne l'avais pensé.

La dépense courante est la première chose à considérer lorsque l'on veut fixer les taux de transport. Il s'ensuit que pour arriver à déterminer des taux raisonnables de transport dans l'Ouest du Canada, il faut se rendre compte des dépenses fixes des trois lignes de chemin de fer qui y font les transports. Cela est clair. Le Pacifique-Canadien a maintenu depuis des années, dans l'ouest canadien, des taux basés sur le principe établi par les lignes américaines et que l'on a adopté en ce pays. Quelque part que le Pacifique-Canadien exploite une voie ferrée, il y établit les taux d'après les données des Etats-Unis. Ces chiffres, comme on le sait, sont basés sur ce principe que le transport doit être aussi élevé que possible. En d'autres termes, le transport devrait toujours rapporter les plus grands bénéfices possibles. Nous savons cela depuis l'établissement du premier chemin de fer canadien. Au Canada nous avons appliqué le même principe. En d'autres termes, les taux de transport par chemins de fer étaient aussi élevés qu'il est possible de les faire accepter.

M. CARVELL: Les chemins de fer laissent aux cultivateurs juste assez pour vivre, et ils prennent le reste.

M. BENNETT: Non, ils demandent seulement ce que le trafic peut supporter. Mon honorable ami de Carleton affiche une ignorance lamentable en ce qui concerne les chemins de fer. Il aurait dû savoir que toutes les lignes transcontinentales qui ont traversé ou essayé de traverser les Etats-Unis sont tombées aux mains d'un receveur excepté le Great-Northern; et que toutes, y compris celles du Northern-Pacific, de l'Union-Pacific et du Southern-Pacific, ont reçu comme subventions d'immenses étendues de terres et des sommes d'argnt supé-

rieures aux subventions payées par l'ancien gouvernement conservateur au chemin de fer Canadien du Pacifique. Que mon honorable ami veuille bien se rappeler que le gouvernement libéral offrit cinquante millions d'acres pour construire le chemin de fer Canadien du Pacifique et ne put trouver personne qui s'en chargeât, tandis que le gouvernement conservateur n'offrit que vingt-cinq millions d'acres qui furent acceptés. S'il veut voir les annonces qui parurent alors dans les journaux, je me ferai un plaisir de les lui montrer à la bibliothèque. Jugeant par le présent, nous savons tous, naturellement, que l'on a été trop généreux pour le Pacifique-Canadien. Il serait absolument futile aujourd'hui pour qui que ce soit, au courant de l'état de choses actuel, de blâmer ce qui s'est fait alors, considérant que les gens les mieux doués de ce temps-là, par exemple Edward Blake, disaient que les recettes de cette ligne ne suffiraient même pas à payer la graisse des roues.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne m'a pas bien compris. Je n'ai blâmé aucun gouvernement d'avoir octroyé une concession de terres au chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne blâme actuellement personne. Je regrette seulement que la compagnie possède ces terres; et, parce qu'elle les a, on ne devrait lui permettre d'imposer des taux de transport exhorbitants.

M. BENNETT: J'apprécie fort bien ce qu'a dit mon honorable ami. Je signalais ces faits uniquement parce qu'il a dit que cette compagnie possède des terres valant $300,000,000. En réalité, il lui restait dix-huit millions d'acres de terre, redemandant 7,000,000 d'acres au Gouvernement, et je n'ai entendu personne, pas même mon honorable ami d'Edmonton, prétendre que cette concession de terres valût trois ou quatre cents millions de dollars. Même à la lumière de nos connaissances actuelles, il faut en rabattre un peu des chiffres de mon honorable ami de Carleton.

La seconde ligne fut le chemin de fer Canadien du Nord. Cette voie est établie entre Winnipeg et Edmonton avec des rails de soixante livres, des traverses légères et chargées de boue en guise de ballast. La compagnie a fixé ses taux proportionnellement à ceux du Pacifique-Canadien. Comme elle effectuait ses transports à travers le même territoire, elle ne pouvait naturellement exiger des taux plus élevés.

Vint alors le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie fit absolument comme les autres et préleva les mêmes taux établis et prélevés par les deux autres compagnies, comme le sait mon honorable ami de Régina (M. Martin). En ce qui concerne le transport des voyageurs, nous savons tous que cette ligne étant encore partiellement aux mains des entrepreneurs, le service y est excellent sur une distance limitée. Qu'il soit rémunérateur ou non, personne ne le sait, en dehors des employés de la compagnie, mais les prix de transport sont en réalité les mêmes que sur les autres lignes. Voilà l'état des taux de transport dans l'ouest du Canada. Nous avons aujourd'hui le Pacifique-Canadien, parfaitement outillé et très économiquement administré, comme le prouvent ses états comparés à ceux des chemins de fer des Etats-Unis; vient ensuite le Nord-Canadien, soigneusement et efficacement administré, mais requérant la même sorte de reconstruction qui a été opérée sur le Pacifique-Canadien depuis le jour où, il y a quinze ans, j'allais pour la première fois dans l'Ouest. Il y a sept ou huit ans, comme le sait l'honorable député d'Edmonton, la voie du Pacifique-Canadien fut reconstruite. Les rails de 50 livres, les traverses de 1,500 au mille et le ballast de boue, furent remplacés par des rails de 80 livres, des traverses de 3,000 au mille et du ballast de gravier. Le Grand-Tronc-Pacifique, comme l'a dit l'honorable député de Carleton, fut établi dans d'excellentes conditions. En d'autres termes, on y employa des rails d'acier de 80 livres, des traverses à 3,000 au mille, et du gravier comme ballast. Qu'arrivera-t-il? La première chose dont se plaignent les gens de l'Ouest c'est que le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Pacifique traversent à peu près le même territoire sur une distance de bien des milles entre Edmonton et Winnipeg. Ils sont trop rapprochés l'un de l'autre. Et il n'est pas difficile de constater par une observation sérieuse—observation qui, je n'en doute point, sera corroborée par l'honorable député de Régina s'il veut bien y réfléchir un instant—que les trains du Grand-Tronc-Pacifique avec une locomotive capable de remorquer 70 wagons sur une voie solide aux pentes douces, n'en entraînent réellement que 20, parce que le trafic est insuffisant. Mais il faut pourtant que les dépenses courantes se paient. Maintenant, l'agitation continue pour faire diminuer les taux de transport. Lorsque le Gouvernement actuel arriva au pouvoir, le ministre des Chemins de fer saisit immédiatement la Commission des chemins de fer de cette question.

Mon honorable ami d'Edmonton dit qu'il proteste ici, et maintenant, je lui réponds: "Pourquoi n'avez-vous pas protesté au cours des quinze ans où, avec vos amis, vous siégiez de ce côté-ci de la Chambre?" Je déclare catégoriquement que ces protestations sonnent mal dans la bouche de gens qui pendant dix ans, douze ans, quinze ans, sont restés au pouvoir sans chercher à résoudre cette question des taux de transport, si ce n'est en construisant de nouvelles voies entraî-

nant des dépenses courantes qui pèseront comme une meule de moulin au cou du cultivateur de l'Ouest canadien, tant qu'ils devront défrayer les dépenses. Et cela saute aux yeux de quiconque se donne la peine d'étudier ces chiffres. Je demanderais à mon honorable ami de Carleton d'aller à la bibliothèque consulter la dernière édition du "Poor Railway Manual", de comparer cette dernière voie ferrée avec les autres, et il verra si l'on nous a traités avec justice, nous qui demeurons dans l'Ouest canadien, en nous imposant pour un temps indéfini les charges énormes résultant de la construction de la dernière ligne de chemin de fer.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour discuter les articles du bill (n° 110), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Sur l'article 2 (lignes de chemins de fer autorisées).

M. LANCASTER: Un amendement a été fait à l'article 2 en remplaçant les mots "petite rivière Saskatchewan", à la vingt-quatrième ligne par les mots "rivière Dauphin" qui est le vrai nom de cette rivière et les mots "Crow's Nest" ont été réunis en un seul "Crowsnest".

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (consentement des municipalités.)

M. LANCASTER: Les articles 8, 9 et 10 sont les articles types, concernant la protection des droits provinciaux et municipaux et l'article 11 concerne leur application à la présente charte.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE

DU BILL DE LA IMPERIAL TRACTION COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour étudier les articles du bill (n° 118), déposé par M. Clark (Bruce-nord), concernant la Imperial Traction Company.

Sur l'article 1er (lignes de chemins de fer autorisées).

M. LANCASTER: Dans le paragraphe (b) de cet article, les mots "ou près" ont été retranchés, à la treizième ligne et la voie ferrée ira jusqu'aux limites ouest de la ville de Toronto et non dans la ville, en passant près de Hamilton.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (émissions de nouvelles valeurs).

M. LANCASTER: L'article 2, tel qu'il apparaît dans le bill, ne devrait pas s'y trouver. Nous l'avons retranché et remplacé par un nouvel article, concernant une question tout à fait différente—limitant les pouvoirs d'émission de valeurs sur la ligne autorisée. L'émission est limitée au même chiffre par mille, que dans l'ancienne charte—$50,000 pour une voie double et $30,000 pour une voie simple.

M. OLIVER: La compagnie devra-t-elle acquérir un droit de passage de la même manière que les autres compagnies, ou prendra-t-elle des arrangements avec les municipalités?

M. LANCASTER: Partout où elle le pourra, elle se servira de la grande route, si les municipalités y consentent, autrement, elle devra acheter un droit de passage.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE DU BILL DU CHEMIN DE FER D'ATHABASKA A GRANDE-PRAIRIE.

La Chambre se forme en comité pour étudier les articles du bill (n° 177), déposé par M. Green, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie.

Sur l'article 1er (constitution).

M. LANCASTER: C'est un nouveau bill qui vient du Sénat; il s'agit d'un nouveau chemin de fer dont la construction doit être commencée cette année. Le seul amendement que nous y avons apporté est d'autoriser un capital en rapport avec la longueur du chemin—un million et demi, au lieu d'un million.

M. OLIVER: D'où part et où aboutit cette ligne?

M. LANCASTER: Le tracé est indiqué comme suit dans l'article 9:

La compagnie peut établir, construire, et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds et huit pouces et demi, à partir d'un endroit à ou près de la jonction de la rivière Solomon avec la rivière Athabasca, dans la province d'Alberta, dans une direction nord-ouest jusqu'à un endroit à ou près la jonction de la rivière Smoky avec la rivière Muskeg, dans la province d'Alberta; de là, par la route la plus praticable dans une direction nord, jusqu'à Dunvegan, province d'Alberta, passant par

Grande-Prairie à un endroit sur le côté ouest du lac Great-Bear.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE

DU BILL DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SOUTHAMPTON.

La Chambre se forme en comité pour étudier les articles du bill (n° 176), déposé par M. Crocket, concernant la compagnie de chemin de fer de Southampton.

Sur l'article 1er.

M. LANCASTER : Nous avons dû reprendre la rédaction de ce bill, pour atteindre l'objet désiré, en la manière ordinaire et régulière, au lieu d'y arriver par des moyens unisités et douteux. Il y a dans le Nouveau-Brunswick un chemin de fer provincial de treize milles de longueur, qui a été subventionné par la province, jusqu'à concurrence de $10,000 par mille et le Canadien-Pacifique a acquis le droit d'exploiter ce chemin de fer pendant 99 ans. Le gouvernement provincial a donné son consentement, à titre de gardien des intérêts du peuple, dans ce chemin provincial, de la même manière que nous sommes les gardiens des intérêts du peuple à l'égard des chartes fédérales. Le gouvernement provincial a donné son consentement au nom des locateurs. Il était nécessaire que le parlement fédéral, donnât aussi son consentement, dans le cas du Canadien-Pacifique qui est une entreprise fédérale. La chose a été faite en la manière ordinaire. Le Sénat a déclaré que le chemin était pour l'avantage du Canada, en général et l'a enlevé à la juridiction provinciale, pour le louer à un chemin qui est sous la juridiction des autorités fédérales.

Nous avons décidé de proposer, à la troisième lecture du bill, que le titre en soit modifié de la façon suivante: "Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Southampton et du Canadien-Pacifique." Nous avons aussi modifié le préambule comme suit, de façon à relater les faits tels qu'ils sont:

Qu'attendu que la compagnie du chemin de fer de Southampton a par sa requête représenté qu'elle était constituée en vertu du chapitre 46 des statuts de 1910 de la province du Nouveau-Brunswick, et qu'en vertu du chapitre 12 des statuts du Nouveau-Brunswick de 1911, elle est autorisée à signer une convention et un bail avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après appelée la Compagnie, ainsi que pourvu dans les présentes.

Nous avons rayé l'article déclarant que le chemin est pour l'utilité générale du Canada. Le bill contient l'article ordinaire concernant la fusion, mais il n'est pas dit spécialement quelle espèce de fusion ce sera.

M. CARVELL : Je crois que cela est satisfaisant. Il y avait certaines disputes au sujet de droits de passage, et je me demandais si le fait de déclarer que ce chemin de fer était d'utilité générale pour le Canada, ne le placerait pas sous la juridiction fédérale, et probablement n'aurait pas l'effet d'empiéter sur des lois existantes.

M. LANCASTER: C'est une des raisons pour lesquelles nous avons fait ces modifications.

M. CARVELL : Elles sont très satisfaisantes.

(L'article est adopté.)

Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté sous le titre: "Loi concernant la compagnie de chemin de fer de Southampton et du Canadien-Pacifique."

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES TAUX DE TRANSPORT DANS L'OUEST.

M. BENNETT (Calgary): J'ai fait remarquer cet après-midi que le premier facteur à considérer dans la fixation des taux de transport était les dépenses permanentes de la compagnie, et le paiement des intérêts sur les obligations. J'ai établi quelles étaient ces dépenses pour les trois grands transcontinentaux dans l'Ouest canadien. J'ai fait remarquer aussi que lorsque je suis allé pour la première fois dans l'Ouest il y a quinze ans, il n'y avait qu'un seul chemin de fer. Aujourd'hui nous en avons trois, et je demanderai à n'importe quel membre de la gauche s'il peut donner un exemple que cela ait apporté une réduction dans le taux du transport des marchandises. C'est une chose sérieuse et importante à considérer, et je demanderai aux honorables membres de la gauche qui condamnent et critiquent le premier effort qui a été fait pour soumettre sérieusement toute la question au tribunal créé pour entendre ces questions, de m'indiquer une seule réduction qui a été faite dans le coût du transport des marchandises dans l'Ouest, pendant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir. Il y a eu cependant une réduction. C'est lorsque le gouvernement du Manitoba a acquis le réseau du Northern Pacific et l'a loué ensuite à la compagnie du Canadian-Northern. A cette occasion, le gouvernement du Manitoba a abaissé considérablement les taux de transport du grain, et aussi réduit de 25 p. 100 les taux sur le transport des marchandises en général.

Cette réduction a eu un effet direct sur les taux des autres chemins de fer dans l'ouest du Canada, et la compagnie du Pacifique longtemps avant que d'autres chemins de fer lui fissent, ce que je pourrais appeler une concurrence effective, a

fait certaines réductions par suite de cette politique du gouvernement conservateur du Manitoba.

Tels sont les faits qui sont établis par des documents et que personne ne peut disputer. Après que les nouvelles provinces eussent été créées, elles ne tardèrent pas à garantir les obligations émises par des lignes subsidiaires. Mais contrairement à la province du Manitoba, les provinces de Saskatchewan et Alberta, non contentes de garantir les obligations des lignes subsidiaires des chemins que j'ai mentionnés, dont quelques-unes avaient des chartes provinciales et d'autres des chartes fédérales, le gouvernement de ces provinces exempta ces chemins de toute taxe quelconque pendant toute la période de la garantie, sans poser aucune condition ou restriction que ce fût au sujet des tarifs de transport de marchandises.

M. MARTIN (Régina): De quels chemins de fer dans la Saskatchewan mon honorable ami veut-il parler?

M. BENNETT: Le réseau du Grand-Tronc-Pacique.

M. MARTIN: Mon honorable ami se trompe. Pas une ligne subsidiaire du Grand-Tronc-Pacifique n'est exempte de taxes.

M BENNETT: Les deux provinces ont exempté de taxes le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique. Ces chemins n'en sont plus exempts dans la Saskatchewan, mais ils le sont encore dans l'Alberta pour toute la période de la garantie.

M. MARTIN: Je ne connais rien au sujet de l'Alberta.

M. BENNETT: Mon honorable ami connaît les faits dans la Saskatchewan. J'ai fait voir ce qui existait autrefois dans cette province et ce qui existe aujourd'hui. Il est vrai que le gouvernement de cette province a reconnu son erreur, mais mon honorable ami n'affirme pas et ne peut pas affirmer qu'il ait posé comme condition une amélioration des taux de transport.

M. MARTIN: Pour la bonne raison que la chose n'était pas en son pouvoir.

M. BENNETT: J'avais toujours cru, jusqu'à présent, que mon honorable ami était bien versé dans la loi, mais lorsqu'il dit que le gouvernement de la Saskatchewan ne peut pas faire des conditions quant aux taux de transport de marchandises, il dit une chose qu'il sait être inexacte, ou il est plus ignorant que je le pensais. Il peut choisir dans le dilemme. La province de la Colombie-Anglaise légiférant à la suite de la province d'Alberta et de celle de la Saskatchewan, a fait pour le contrôle des taux un contrat qui ignore la juridiction de la Commission des chemins de fer, et, ainsi que mon honorable ami doit le savoir, les embranchements dont les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta ont garanti les obligations, possédaient des chartes provinciales sur lesquelles la législature avait un pouvoir suprême et complet jusqu'au jour où ces lignes, en obtenant des chartes fédérales, tombaient sous la juridiction fédérale. Il devrait savoir cela. Lorsque la province du Manitoba a acquis le Canadian-Northern, il s'est conservé le contrôle de la fixation des taux de transport. Mais la province de la Saskatchewan et celle d'Alberta n'ont réclamé aucun contrôle, bien que les chemins de fer soient exemptés de taxes pour toute la période de la garantie de leurs obligations. En outre, la province du Manitoba s'est réservé deux pour cent des recettes brutes du chemin comme taxes, tandis que dans la Saskatchewan le gouvernement n'exige qu'une somme nominale par mille, c'est du moins ce que je vois dans le statut. Peut-être mon honorable ami de Régina a-t-il d'autres renseignements à ce sujet.

Tels sont les faits, aujourd'hui et tels ils étaient lorsque le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et la première chose qu'il a faite a été de soumettre la question au tribunal créé par la loi pour cet objet. Ce tribunal a entendu les témoignages. Il est parfaitement vrai que la première chose que l'ancien président de ce tribunal a faite a été de décider que c'était aux compagnies de chemins de fer à montrer que leurs taux n'accordaient de préférence indue à personne, ou n'étaient pas injustes en aucune façon. A en juger par ce qu'a dit l'honorable député de Red-Deer (M. Clarke), l'honorable député de Régina (M. Martin), l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et l'honorable député de Carleton (M. Carvell), ont paru comprendre que c'était une question judiciaire,—le débat s'est poursuivi cet après-midi d'après une conception absolument erronée du statut. Ou mon honorable ami d'Edmonton n'a pas lu le statut ou n'a pas voulu le lire. Je répète que tels sont les faits.

La question a été portée ensuite devant la Commission des chemins de fer, et cette commission a décidé que c'était aux compagnies de chemin de fer à montrer si la répartition des tarifs étaient équitables ou non. Je vais lire l'article de la loi, parce que mon honorable ami de Régina a essayé, suivant moi, de faire croire que la Commission des chemins de fer outrepassait ses pouvoirs, et parce que l'honorable député d'Edmonton qui l'a suivi a déclaré que les chemins de fer violaient la loi et devraient être censurés. Pendant les dernières dix années il s'inquiétait peu de cela, mais tout à coup il a eu l'idée que ce serait une bonne chose que de s'en occuper . Les circonstances changent avec le temps. Voici l'article:

Lorsqu'il est démontré qu'une compagnie accorde à une personne, compagnie ou catégorie de personnes ou au public dans une région particulière, des taux plus bas pour les mêmes marchandises ou des marchandises semblables, ou des taux plus bas pour le même, ou les mêmes services ou des services semblables, que ceux qu'elle exige d'autres personnes, compagnies, ou catégories de personnes, ou au public dans une autre région, ou qu'elle traite différemment telles compagnies ou personnes, ce sera à la compagnie à prouver que ce tarif plus bas ou cette différence de traitement ne constitue pas une préférence indue ou inégalité de traitement.

Ce n'est pas une différence dans les taux qui donne juridiction à la commission, ce n'est pas non plus une préférence, ce n'est pas un changement des taux; il faut que ce soit une préférence indue ou une répartition inéquitable. Le savant président de la commission a déclaré que c'était aux compagnies à faire leur preuve. Il a dit: Je décide de plus que ces taux sont indus et injustes. Quelle était alors la nouvelle question à décider? L'autre question à décider était de savoir si le tarif dans son entier était raisonnable et la question qui est aujourd'hui soumise à la Commission des chemins de fer n'est pas seulement celle de préférence indue ou de répartition inéquitable. C'est la question de savoir si les taux de transport dans l'Ouest sont proportionnés aux services rendus par les compagnies de chemins de fer. Tel est le problème que la commission est appelée à résoudre. Qu'est-il arrivé ensuite?

Si mon honorable ami de Régina avait lu une ligne ou deux plus bas il aurait vu que ce sont les avocats des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta qui ont proposé l'ajournement prolongé. Voici les paroles que je trouve dans le manuscrit de M. Martin:

La séance suivante de la commission a eu lieu le 7 octobre, et à cette réunion les compagnies de chemins de fer se sont efforcées de faire leur preuve, tâche qui leur avait été imposée le 16 avril. M. Cowan déclara qu'à cause de ses autres engagements et de la masse de statistiques qu'il lui fallait étudier, il ne pensait pouvoir être prêt pour la date indiquée par le président, novembre le quatre. Cependant, et à la suite de ces représentations de M. Cowan, la commission fut ajournée au 7 janvier 1913.

M. LANCASTER: De qui M. Cowan était-il l'avocat?

M. BENNETT: Il était l'avocat des gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta, et voici ce que je trouve à la page 11 du manuscrit de mon honorable ami:

M. Cowan était le seul à demander cet ajournement apparemment long. L'avocat du gouvernement fédéral n'avait pas même intimé qu'il n'était pas prêt à procéder le 4 novembre, et après que le président de la commission eût proposé le 4 novembre, il demanda à M. Whitla (page 9975):

Le président: Qu'avez-vous à dire, M. Whitla?

M. Whitla: En ce qui regarde l'avocat du gouvernement fédéral, il est entièrement aux ordres de la commission. Ceci n'est qu'une partie de la cause, l'injustice seulement.

Le président de la commission: Je crois que c'est toute la cause, l'injustice et tout le reste.

Quelle est donc la situation? La commission a siégé; elle a entendu des témoins, et elle a ajourné la cause, il y a six ou sept semaines, afin de permettre aux compagnies de chemins de fer de soumettre une masse de statistiques en réponse aux témoignages et statistiques soumis par le gouvernement fédéral et par les provinces.

Mon honorable ami dit "Pourquoi aller aux Etats-Unis pour chercher des témoignages?" Il sait aussi bien que qui que ce soit, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) que pour obtenir des témoignages désintéressés, il faut s'adresser à des pesonnes désintéressées; et devant la commission ces trois grands chemins de fer étaient tous représentés par des avocats. Je veux appeler l'attention de cette Chambre sur le côté sérieux de la cause, car c'est un sujet qui devra tôt ou tard être discuté dans cette Chambre; c'est la déclaration de M. Hanna, au nom de la compagnie du Canadian-Northern et par un représentant du Grand-Tronc-Pacifique, que si les chemins de fer étaient forcés d'abaisser leur taux au chiffre indiqué par l'avocat, il leur serait impossible de continuer à vivre, vu le chiffre de leurs dépenses d'établissement et de maintien. On a apporté des statistiques à l'appui. N'est-il pas de suprême importance pour le pays qu'une question de ce genre soit étudiée avec soin? N'est-ce pas une chose grave pour un tribunal chargé de cette grande responsabilité que de dire: Nous allons d'un trait de plume, diminuer les taux de transport de ces compagnies, et si les témoignages produits par le Canadian Northern et le Grand-Tronc-Pacifique sont exacts, alors la solvabilité de ces deux compagnies est menacée, et ce parlement mettra en danger leurs moyens de payer leurs dépenses fixes. Tel est le côté sérieux de la situation.

Au lieu de chercher de faire de cette question un engin politique l'honorable député de Régina devrait savoir que non seulement le crédit des chemins de fer, mais aussi le crédit du Canada est en jeu, parce que tout ce qui nuit à ces deux grandes compagnies de chemin de fer nuit en même temps à tout le Canada. Si, ainsi que je l'ai dit, et ainsi qu'on l'affirme, les déclarations des compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian Northern sont variées, alors elles se trouveraient dans la nécessité d'avoir recours aux garanties des provinces de

Saskatchewan et Alberta, et que dirait de cela l'honorable député de Régina.

L'honorable député nous a dit qu'il ne voulait pas critiquer la commission des chemins de fer, mais critiquer le gouvernement, et toujours animé du désir de se faire un peu de popularité en attaquant un gouvernement qui s'efforce de travailler pour le bien du pays honnêtement et sincèrement, il s'est lancé avec ardeur dans des critiques non fondées. Mais ces critiques sont réellement dirigées contre la commission des chemins de fer. Et pourquoi? Le premier article de la loi qui crée ce tribunal déclare que ce sera une cour de record et pendant que cette clause est encore sub judice, il condamne la commission d'avoir accordé un ajournement. Est-ce ainsi qu'il entend l'étiquette professionnelle; est-ce ainsi qu'il comprend les devoirs d'un avocat, croit-il qu'un avocat doit critiquer un tribunal et chercher à préjuger le pays contre lui. Et pourtant tout ce qu'il a à reprocher à la commission des chemins de fer c'est d'avoir accordé un ajournement qui a été demandé en premier lieu par les avocats des provinces d'Alberta et de Saskatchewan. Lorsque ce tribunal, constitué par la loi, a accordé cet ajournement, l'avocat du gouvernement fédéral a dit comme c'était son devoir de dire: Je suis aux ordres de la cour.

L'honnorable député condamne cet avocat pour cela. L'ajournement a été accordé, non pas à la demande du gouvernement fédéral, non pas à la demande de l'avocat qui représentait le peuple dont s'est moqué l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Mais je lui dirai que les avocats qui représentaient le gouvernement fédéral devant ce tribunal ont appris plus de loi dans un jour qu'il n'en a jamais appris dans toute sa vie et qu'il n'en saura jamais. Je dirai aussi à l'honorable député de Régina qu'il ne convient pas a un jeune homme comme lui de vouloir se moquer des connaissances légales de ceux qui représentaient le Canada dans cette cause; je lui dirai aussi que ces avocats occupent dans leur profession un rang aussi élevé que l'avocat qui représentait les provinces d'Alberta et Saskatchewan, et je ne lui fais pas injure lorsqu'il s'agit d'une question de loi de dire que personne ne l'accusera d'être un avocat possédant une connaissance profonde des principes fondamentaux sur lesquels sont basés les taux de transport des chemins de fer, et que cette question lui est aussi étrangère qu'à l'honorable député lui-même. Jamais un problème plus complexe, plus difficile, et plus inextricable, n'a été soumis à l'attention d'un tribunal que cette question de l'égalisation des taux de transport dans l'Ouest canadien. Ceux qui ont charge de réglementer ces taux, non seulement se doivent à l'Ouest canadien mais aussi à tout le pays, parce que toutes les parties du Canada ressentiront les effets de leur jugement. Même le crédit du pays en souffrira.

L'honorable député de Régina (M. Martin) se présente devant cette haute cour du Parlement lorsque la cause est encore devant le tribunal nommé par ce gouvernement, lorsque les témoignages sont incomplets, lorsqu'il y a encore des témoins à examiner, lorsque les avocats n'ont pas encore fait leur plaidoyer, et il déclare que parce que le tribunal a accordé un ajournement qui avait été demandé en premier lieu par l'avocat des provinces qu'il loue si hautement, afin de pouvoir remplir ses autres engagements, le gouvernement du Canada est coupable de négligence en ne poursuivant pas la cause. C'est la première fois que j'entends attaquer la sincérité d'un tribunal judiciaire, et, monsieur l'Orateur, il n'y a aucun doute que cette attaque contre la Commission des chemins de fer est des plus injustifiables.

L'honorable député (M. Carvell) a dit qu'il avait la plus haute opinion de la commission des chemins de fer, et il a ajouté que depuis qu'il est membre de la Chambre des communes, il n'a jamais entendu un député conservateur faire la plus petite critique de ce tribunal. Il a raison. Ce n'est pas l'habitude des membres du parti conservateur auquel j'appartiens, de jeter du blâme sur la judicature du Canada, quelque forte que put être quelquefois la tentation. C'est le propre du parti conservateur canadien de respecter les tribunaux, et je voudrais que certains membres de la gauche suivissent cet exemple. Mais le fait est que le Gouvernement n'a rien a faire avec cet ajournement accordé par la commission des chemins de fer, pas plus que l'honorable député lui-même.

Je dirai à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) que s'il désire tant faire respecter la loi dans ce cas particulier, il en a toute liberté, et il en a toute la liberté et il aurait pu pendant les dernières huit années se présenter devant la commission des chemins de fer, et faire lui-même la motion, moyen permettant de poursuivre la cause. La procédure devant ce tribunal lui permet d'en agir ainsi, mais je n'ai jamais entendu dire qu'il ait fait cette démarche. Cependant, cet après-midi, au sujet d'un vaste problème qui touche au bien-être de tout le pays, l'honorable député a attaqué violemment le ministre des Chemins de fer, qui depuis qu'il est arrivé à la tête de ce département a travaillé nuit et jour a remplir consciencieusement les devoirs de sa charge et ne s'est pas fait le bouffon officiel de l'administration comme l'ont fait certains ministres des chemins de fer. Personne ne sait mieux que l'honorable député de Régina que le ministres des Chemins de fer s'est efforcé

consciencieusement de résoudre ce problème et personne ne sait mieux que lui que s'il y a eu des délais déraisonnables, le Gouvernement n'en est pas responsable. L'honorable député sait tout cela, mais dans l'espérance d'en tirer un avantage politique pour se faire à lui-même de la popularité, et dans l'espoir que demain matin son nom paraîtra en gros caractères dans les journaux libéraux de l'Ouest, et que le leader de Régina racontera comment il a combattu pour les droits de l'Ouest, comment il a pris la défense des cultivateurs réduits à la misère par la grande pieuvre qui suce le sang des cultivateurs de l'Ouest. . .

M. MACLEAN (Halifax): Ne vous fâchez pas tant.

M. OLIVER: La compagnie du Pacifique-Canadien est correcte, ne vous inquiétez pas.

M. BENNETT: Je suis heureux que mon honorable ami d'Edmonton ait dit cela, bien qu'il soit probablement incapable d'apprécier le fait que j'ai perdu $10,000 par année, en me séparant de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. J'admets que l'honorable député d'Edmonton soit incapable de comprendre qu'un homme puisse agir ainsi.

M. OLIVER: Pas le député de Calgary.

M. BENNETT: Oh, mais je ne me rappelle pas avoir jamais vu dans les journaux la photographie d'un document concernant des sommes que j'aurais reçues. Je mentionne ce fait simplement en passant.

Telles sont les grandes lignes de la cause et elles parlent par elles-mêms. Mon honorable ami de Régina ne peut rien y trouver à redire; il ne peut pas les contredire. Je me permettrai de lui dire qu'une différence dans les taux ne suffit pas pour autoriser la commission des chemins de fer à agir. Les taux entre Toronto et Sudbury et le Sault Sainte-Marie sont identiques, mais ce n'est pas une raison pour établir une cause; les taux entre Fort-William, Calgary et Edmonton, sont identiques, mais cela ne constitue pas une cause, bien que les distances ne soient pas du tout les mêmes. Il faut que vous appuyiez votre cause sur autre chose que cela. Mais j'hésite à discuter la question, parce qu'elle est encore devant la commission. Je ne voudrais pas un seul instant penser que la Commission des chemins de fer pourrait donner dans cette cause une décision qui rouvrirait toute la question dans trois semaines, un mois ou six mois. Il faut que la décision soit basée sur la loi et sur une connaissance exacte des circonstances.

Je donnerai un exemple à mon honorable ami. Je me trouvais à Spokane lorsqu'a eu lieu le procès entre le Northern-Pacific et le Great-Northern. Il y a près de vingt ans que cette cause est commencée devant la commission du commerce entre états. Quel était le point en discussion? Il s'agissait de savoir que si le prix exigé par une compagnie de chemin de fer pour le transport de marchandises jusqu'à la côte—c'est-à-dire jusqu'à la mer—pouvait être moindre que le *prorata* du prix lorsque les marchandises étaient expédiées à une ville de l'intérieur comme Spokane. Le Board et la chambre de commerce de Spokane ont combattu pour cette question pendant toutes ces années-là, battues aujourd'hui, victorieuses demain, puis battues de nouveau jusqu'à ce que finalement elles ont réussi, il a trois ans environ, à obtenir jugement en leur faveur. Qu'est-il arrivé? La cause a été entendue de nouveau; et même aujourd'hui, malgré cette longue lutte, aucun ordre n'a été donné de réduire les taux de Spokane et de les mettre au même chiffre qu'ils demandaient.

M. CARVELL: L'honorable député prétend-il que ce soit un bon précédent à suivre?

M. BENNETT: Non, mais la cour Suprême des Etats-Unis a décidé que les taux d'entier parcours jusqu'aux têtes de lignes ne pouvaient pas être appliqués aux villes de l'intérieur.

A plusieurs reprises, les citoyens de Calgary, d'Edmonton et de Régina ont invoqué le souvenir de cette affaire de Spokane pour que les taux de transport entre les côtes de l'Atlantique et les villes de Calgary, Edmonton et Régina fussent réglés au *prorata* des tarifs d'entier parcours jusqu'au Pacifique. Mais nous n'avons pu y réussir. La cour Suprême des Etats-Unis a décidé que les taux d'entier parcours ne s'appliquaient pas au prorata aux taux pour les points intermédiaires.

M. CARVELL: L'honorable député prétend-il que la Commission des chemins de fer n'aurait pas le devoir de décider de la question d'une autre façon.

M. BENNETT: Je n'ai aucun doute que la Commission des chemins de fer a le droit de fixer les taux qu'elle voudra.

M. CARVELL: Comment appliqueriez-vous cette règle-là?

M. BENNETT: Le tribunal cherche présentement un taux raisonnable. Il faut que ce taux soit suffisant pour permettre de payer les dépenses courantes des chemins de fer et qu'il tienne compte des conditions du pays et de toutes les circonstances, de la densité du trafic, etc. Mon honorable ami de Régina était complètement dans l'erreur à ce sujet. Lorsqu'il a parlé de la densité du trafic, il semblait vouloir parler d'une chose que l'on prétendait être établie "prima facie" par les documeents de la

cause de Vancouver. Les compagnies en déterminant la densité du trafic ont compris dans leurs chiffres le trafic du Manitoba, par exemple, comme n'étant pas seulement celui du Manitoba, mais tout le trafic des provinces d'Alberta et de Saskatchewan qui traverse le Manitoba de même que celui de la Colombie-Anglaise. Lorsque la cause fut plaidée, les compagnies de chemins de fer firent une réponse qui détruisait entièrement cette prétention. Les faits que mon honorable ami de Régina a résumés cet après-midi sont les faits de cette cause "prima facie" avant l'examen d'aucun témoin. C'est aux juges à décider si cette preuve "prima facie" n'a pas été entièrement détruite parce qu'une cause "prima facie" doit être jugée à la lumière des dépositions du défendeur et en sa faveur. J'espère que je me suis bien fait comprendre. Une des grandes difficultés que nous avions à surmonter était apparrement une fausse conception de nos statistiques parce que nous considérions la cause "prima facie" entièrement basée sur un énoncé exact, tandis qu'en fait elle était basée sur tout le trafic des provinces, en tenant compte de la densité du trafic dans le pays traversé pour atteindre Fort-William.

Au sujet de la relation entre les taux de l'Est et ceux de l'Ouest, mon honorable ami le député de Régina sait qu'au Canada le tarif du transport des marchandises est d'environ trois-quarts de centin par tonne par mille. C'est un peu moins que le tarif des chemins de fer américains qui traversent un territoire à peu près semblable. C'est là une partie de la réponse des compagnies de chemins de fer. J'espère que mon honorable ami l'a lue, parce qu'elle est très intéressante et en même temps très difficile à lire. Il s'agit de savoir si, d'après les témoignages entendus par la commission et d'après les statistiques qui lui sont soumises, cette commission peut décider s'il y a eu une préférence indue en faveur de l'Est au détriment de l'Ouest, c'est-à-dire si les taux de l'Ouest ont été injustement augmentés à son détriment. Si ce point n'est pas établi, il reste la question de savoir si les taux sont raisonnables.

Ce sont toutes là des questions qui doivent être réglées par ce tribunal; et je soumets qu'on n'a pas le droit d'engager notre Parlement à faire en sorte de préjuger la cause ou de blâmer les juges de ce qu'ils tirent le meilleur parti possible d'une situation difficile. S'il a fallu des années et des années à la commission du commerce entre états à Spokane pour régler cette grave question, peut-on prétendre que notre Parlement est tenu de critiquer et de censurer des hommes qui se sont efforcés de remplir leur devoir, pour n'être pas arrivés plus tôt à une conclusion. C'est ce que demande la présente motion et elle est des plus injustes.

J'ai entendu beaucoup parler cet après-midi de l'intolérable fardeau que le tarif des transports-marchandises place sur les épaules des habitants de l'Ouest. L'honorable représentant d'Edmonton a fait observer qu'il m'incombait d'être renseigné au sujet du tarif-marchandises. Il ne peut pas comprendre que cela ne me regarde plus maintenant. Je me suis efforcé de mettre à profit les connaissances acquises de cette manière. Durant nombre d'années il entrait dans mes attributions de me renseigner à l'égard du tarif marchandises. Il est un fardeau qui porte encore plus lourdement sur les épaules des cultivateurs de l'Ouest que celui des faits de transport. Je conjecture que la plupart des membres de la députation ne se sont jamais demandés quelle proportion de ce fardeau qui obère les cultivateurs de l'Ouest est réellement due au tarif-marchandises et quelle proportion est due à autre chose. Je dirai à mes honorables amis que le mauvais état des routes obère la population agricole de l'Ouest encore plus que l'élévation des frais de transport des marchandises par voie ferrée. Comme nos adversaires peuvent en douter, qu'on me permette de fournir la preuve de mon avancé. Il a été démontré d'une manière absolue et concluante que, par suite de la nature du sol et du mauvais état des chemins dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, il est impossible aux cultivateurs de charrier au marché plus de quarante boisseaux de grain par charge, bien que le cultivateur ne soit éloigné en moyenne que de quinze ou vingt milles des élévateurs et gares de chemin de fer. C'est là, semble-t-il, une bien faible charge. Avec de bons chemins, durant une saison sèche, ils sont en mesure de charrier de quatre-vingts à cent boisseaux de grain au marché. J'ai conversé avec des cultivateurs qui m'ont fourni ce renseignement. Si la journée du cultivateur vaut quelque chose, si le temps de ses chevaux vaut quelque chose, le transport de son grain de la ferme à l'élévateur doit lui coûter 10 à 15 cents du boisseau. Bien souvent les frais de transport par voie ferrée depuis l'élévateur jusqu'à Fort-William ne sont pas plus élevés. Dans un cas qui est venu à ma connaissance, les frais de transport du blé depuis l'élévateur du chemin de fer jusqu'à Liverpool représentaient une somme moindre que les frais de transport par le cultivateur depuis son champ jusqu'à l'élévateur. Voilà alors le véritable fardeau, celui qui empêche le cultivateur de réaliser les bénéfices que son exploitation agricole devrait lui assurer? Ce sont les frais excessifs qu'il doit s'imposer pour charrier sa récolte au chemin de fer, lesquels varient de 10 à 15 cents du boisseau. L'autre soir, nos adversaires se sont trouvés heureux de condamner le seul effort qui ait été fait au Canada, que je sache, en vue de l'établisse-

ment d'un système général de grandes routes. C'est pourquoi l'Ouest s'intéresse si vivement à toute question de cette nature.

On a prétendu que nous devrions discuter cette question sans esprit de parti. Nos adversaires l'ont-ils discutée sans esprit de parti? L'honorable député de Red-Deer a blâmé le gouvernement pour n'avoir pas réduit le tarif-marchandises. Mais le représentant de Carleton a fait observer avec beaucoup de raison que cette question était pendante en cour. Le représentant d'Edmonton ne témoigne aucun esprit de parti, absolument aucun, ou du moins pas plus que d'habitude. Le représentant de Régina, je le répète, dans son désir de se faire de la réclame, a témoigné tout juste de cet esprit de parti qui distingue invariablement ses discours. Le représentant de Medicine-Hat, je dois le reconnaître, a semblé vouloir s'élever au-dessus de l'esprit de parti. J'ai compulsé les procès-verbaux de la Chambre des communes depuis nombre d'années, et je ne me souviens pas d'avoir jamais vu ces honorables députés voter de manière à indiquer chez eux une certaine indépendance à l'égard des vues et opinions de leur leader. Cela est particulièrement vrai dans le cas de l'honorable député de Red-Deer qui fait montre d'indépendance sur la place publique, mais, dans cette enceinte, vote affirmativement ou négativement, comme on lui dit de faire.

Maintenant, en ce qui regarde les circonstances de cette affaire, je les ai indiquées d'une manière générale, et je déclare franchement qu'on ne saurait sur ce point me contredire. Je ne songe pas à me constituer en cour d'appel, en vue de déterminer la justesse des prétentions émises par la population de l'Ouest; car, à mon avis, la population de l'Ouest n'avancera pas ses affaires en prétendant qu'elle est obérée du fait de trop lourds frais de transport, et, encore moins, en s'efforcant de censurer un tribunal avant qu'il ait rendu sa décision, en préjugeant une affaire qui n'a pas encore été entendue, en brandissant l'arme du sarcasme, comme l'a fait le représentant de Régina, sans vouloir prêter l'oreille aux dépositions des témoins ni aux plaidoyers des avocats; elle n'assurera pas le succès de sa cause en se constituant elle-même juge en Israël, de crainte que le Gouvernement, qui a institué cette enquête, destinée, à ce que je pense, à donner les meilleurs résultats pour la population de l'Ouest canadien,—n'en tire quelque avantage.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): J'ai prêté une oreille attentive aux déclarations de l'honorable député de Calgary (M. Bennett); et c'aurait été avec plus de plaisir encore, s'il n'y avait mêlé un esprit de parti, un venin, si je puis me servir de cette expression, qui n'avait pas sa raison d'être. Il se peut que l'honorable député soit incapable de parler d'autre manière dans cette enceinte. On a voulu établir que la ligne de conduite suivie par l'opposition à l'égard de cette question, hostile à un tribuanl institué par notre Parlement, s'inspirait de l'esprit de parti. Certes, personne ne songerait à reprocher au député de Calgary de se laisser influencer par l'esprit de parti; et, cependant, il était difficile de prêter l'oreille aux observations par lesquelles il a terminé son discours aujourd'hui, sans conclure que lui et d'autres honorables députés de la droite se placent dans l'examen de cette question à un point de vue d'intérêt personnel et politique plutôt qu'au point de vue qui s'impose dans l'Ouest canadien. Voilà plusieurs années que j'occupe un siège en cette Chambre, et je dois dire que le sujet en délibération cet après-midi a été dans le passé l'occasion de nombreux débats. Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette enceinte, il ne s'est pas passé une seule année sans que cette question se soit soulevée sous une forme ou une autre, et non pas seulement une fois, mais à maintes reprises au cours d'une même session. Cette fois-ci, la question a été exposée, et à mon avis avec beaucoup de compétence, par l'honorable député de Régina (M. Martin). Elle a certainement été présentée avec beaucoup de calme et de sang-froid, et appuyée de faits qui établissent hors de conteste sa prétention. L'honorable député préopinant n'a pas même cherché à le contredire à cet égard.

J'ai trouvé très amusant de voir l'honorable député de Calgary passer de la question des griefs fondés sur l'élévation exagérée du tarif-marchandises des chemins de fer, à l'examen des conditions existantes dans l'Ouest canadien sous le rapport des grandes routes. En somme, il a soutenu que les cultivateurs se trouvent déjà obérés par suite du mauvais état de leurs grandes routes, résultat de la nature du sol et d'autres conditions, comme l'absence de chemins macadamisés, dès lors le Parlement n'a pas à s'occuper des inconvénients dont ils souffrent en raison de l'élévation des frais de transport par chemin de fer. En d'autres termes, comme il supporte déjà un lourd fardeau sous forme de charrois de la ferme à la gare du chemin de fer, il n'est pas convenable que ses produits soient grevés de lourds frais de transport par voie ferrée à destination des marchés.

L'honorable député prétend, en outre, qu'en examinant la question comme nous l'avons fait cet après-midi, nous manquons de respect au juge, nous réglons une affaire qui est en litige, et que, sans attendre le jugement, nous nous attaquons au tribunal. Il n'en est rien, monsieur l'Orateur. La Commission des chemins de fer, tribunal des plus excellents et des plus utiles, a été une création de notre Parlement. Nous lui

avons délégué certaines attributions et certains pouvoirs, et en déléguant cette autorité nous retenons le droit d'en surveiller l'exercice. L'honorable député de Régina a fait voir que cette question n'a pas été réglée d'une manière convenable et satisfaisante par cette commission. Il a signalé la pénible situation dans laquelle se trouvent placés les cultivateurs et le public de l'Ouest canadien; et il a fait observer que des retards s'étaient produits sans raison, l'honorable député de Calgary a dit: Oh, le représentant des gouvernements de Saskatchewan et d'Alberta a demandé un ajournement depuis novembre jusqu'au 7 janvier. Ce représentant a-t-il, au nom des provinces, demandé l'inaction complète jusqu'au moment actuel? Il est possible que lorsque la preuve eut été soumise au tribunal, ce représentant ait manifesté le désir de la mettre à l'étude, et pour cette raison ait demandé un ajournement. Mais il n'a pas demandé que le délai fût étendu au delà du 7 janvier. Et même si la Commission des chemins de fer a eu raison de ne pas régler promptement l'affaire avant le mois de janvier dernier, certes, le retard qui s'est produit depuis n'a pas sa raison d'être.

A mon avis, on ne tient pas toujours suffisamment compte de ce qui s'est passé. Depuis un très grand nombre d'années cette affaire a été le sujet de récriminations de la part de presque tous les députés de l'Ouest, tant d'un parti que de l'autre, et de nombreuses théories ont été avancées en vue d'expliquer les distinctions que l'on faisait. De l'aveu de tous, les frais de transport des marchandises par chemin de fer dans l'Ouest canadien ont été excessifs, et l'Ouest a été maltraité au profit de l'Est. A bien des reprises déjà, nous nous sommes enquis de l'état de choses, et je ne me propose pas de revenir aujourd'hui sur le sujet. Maints députés de l'Ouest canadien ont observé avec raison que cet état de choses remonte à l'époque de l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique et résulte du monopole qui fut accordé à cette compagnie de chemin de fer à ses débuts. Je ne discuterai pas cet aspect de la question, non plus que l'opportunité de la constitution de ce monopole. Que ce monopole eût ou non sa raison d'être, il a été constitué. Il est possible qu'il fut la conséquence absolument logique des conditions existantes alors, et il est possible qu'il ait fourni la seule solution d'un problème incontestablement très grave.

L'honorable député de Calgary a rappelé que le gouvernement McKenzie aurait voulu faire construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, à un prix encore plus élevé que celui qui fut payé plus tard. Il aurait pu aller plus loin et dire que le Gouvernement canadien voulut se soustraire à l'obligation de construire ce chemin comme entreprise de l'Etat, et s'efforça de trouver une compagnie qui s'en chargeât. Cela se passait vers 1870, et plus tard, un autre gouvernement réussit à trouver une compagnie qui consentit à entreprendre la construction du Canadien-Pacifique et mena à bien l'entreprise. On a prétendu que cela avait coûté très cher au pays. Même s'il en est ainsi, on pourrait dire avec une égale franchise que l'état des choses à ce moment le justifiait. J'ai entendu d'honorables députés dans cette enceinte dire que, tant pour la construction de ce chemin de fer que pour la construction des voies ferrées qui furent remises à la compagnie du Pacifique-Canadien, et sous forme de concessions de terres et de subventions en argent, le peuple canadien avait dû débourser à peu près $400,000,000. C'est le raisonnement qu'on a fait en cette enceinte et dont ses auteurs au moins étaient satisfaits; mais il importe peu pour le fond du débat que le chemin de fer ait coûté $400,000,000, ou qu'il ait coûté plus, ou qu'il ait coûté moins. Tous nous sommes forcés de reconnaître que la compagnie en question a été investie, lors de l'établissement de ce chemin, de la réglementation absolue des frais de transport sur le trafic de l'Ouest canadien. Elle a exercé ses droits à cet égard, et, durant de nombreuses années, elle l'a fait sans aucun contrôle. Elle était exempte du contrôle du Gouvernement, et plus tard, à la suite de l'établissement de la Commission des chemins de fer, la compagnie en question, durant nombre d'années, refusa de reconnaître son autorité.

L'honorable député de Calgary a prétendu encore une fois que les honorables députés de la gauche avaient été quinze années durant chargés du gouvernement de notre pays, et que, durant cette période, ils étaient restés inactifs à cet égard, ils n'avaient rien fait. Même s'il en est ainsi, ce n'est pas une réponse aux accusations portées à l'attention de cette Chambre par l'honorable député de Régina cet après-midi. La question des frais de transport sur le chemin de fer du Pacifique ne pouvait être réglée par le comité des chemins de fer du Conseil privé avant que la loi des chemins de fer de 1903 fût en vigueur; le comité des chemins de fer du Conseil privé n'a rien fait pour la régler, ni pour réglementer le tarif des transports-marchandises sur les diverses lignes de chemin de fer desservant le Canada. En 1903, le gouvernement libéral d'alors établit une commission et l'autorisa à réglementer et contrôler le tarif des transports-marchandises, non seulement dans l'est du Canada, mais aussi dans l'ouest. Je le répète, la compagnie du Canadien-Pacifique s'abstint et refusa de reconnaître l'autorité de cette commission, Lorsque le traité au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau fut conclu entre le gou-

vernement canadien et la compagnie du Canadien-Pacifique, une des conditions fut une réduction des frais de transport sur le trafic de l'Ouest afférant au Canadien-Pacifique. Jusque-là, et même pour quelques années plus tard, la compagnie du chemin de fer du Pacifique n'avait pas de concurrentes dans l'Ouest canadien; et celle-ci, grâce à l'influence exercée sur elle par le gouvernement Laurier, lors de l'établissement du chemin de fer de Pas-du-Nid-de-Corbeau, modifia de fond en comble, je pourrais dire, son tarif des transports-marchandises, ou du moins le modéra et l'abaissa à l'avantage et au bénéfice de ceux qui avaient des intérêts dans le trafic de l'Ouest. Subséquemment, lorsque ces autres chemins de fer le Canadien-du-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique, auxquels mon honorable ami a fait allusion, commencèrent à exercer une concurrence, la compagnie du Canadien-Pacifique, de son propre mouvement, offrit de se soumettre à l'autorité de la Commission des chemins de fer. Nous allons, dit-elle, nous mettre sur un pied d'égalité avec les autres compagnies de chemins de fer du Canada à cet égard, et nous allons gracieusement permettre à la Commission des chemins de fer du Canada, de réglementer notre tarif marchandises, tout comme elle réglemente les autres. C'est ce qu'elle fit, et je le répète, elle le fit de sa bonne grâce; mais on ne trouve pas dans les recueils de lois de notre pays un seul texte qui l'oblige à en passer par les ordonnances et décrets de la Commission des chemins de fer. Au cours de la présente session, un projet de loi a été déposé par l'honorable représentant d'Assiniboia (M. Turiff) relativement à ce même sujet; mais il est enterré sous la masse des projets et ordres publics, où on le trouve sous le n° 36. On ne saurait le ressusciter, et remettre la question sur le tapis.

La compagnie n'a pas déposé de projet de loi qui l'oblige à reconnaître l'autorité de la Commission des chemins de fer. Le Gouvernement n'a déposé aucun bill à cet effet. Un simple député dépose un tel projet de loi, et ce simple député, aux termes du règlement de la Chambre, est empêché d'exiger l'achèvement règlementaire de sa mesure, de manière à placer la compagnie du Canadien-Pacifique sur le même pied que les autres compagnies de chemins de fer au Canada, à l'égard de la juridiction de la Commission des chemins de fer. L'honorable député a déclaré que nous étions restés quinze ans inactifs. Il y a lieu de reconnaître au parti de l'opposition en cette Chambre le mérite, en premier lieu, d'avoir obtenu de la compagnie du Canadien-Pacifique, lors de la conclusion du traité pour la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, un abaissement de son tarif-marchandises. Il faut, en outre, reconnaître à ce parti le mérite d'avoir, en 1903, édicté la loi des chemins de fer et créé une Commission des chemins de fer pour la réglementation des compagnies de chemins de fer dans notre pays, commission qui fut investie de la réglementation absolue des péages et tarifs à l'égard tant des marchandises que des voyageurs. Puis, c'est le parti actuellement dans l'opposition qui a construit le Grand-Tronc-Pacifique et qui est venu en aide à la construction du Canadien-du-Nord. Je ne m'attarderai pas à dire comment cette aide fut donnée, mais ces deux chemins de fer furent subventionnés et établis en vue d'assurer de plus amples moyens de transport et un régime de concurrence entre chemins de fer dans le pays de l'Ouest. Aussitôt ce résultat obtenu, la compagnie du Canadien-Pacifique fut contrainte de se soumettre à l'autorité de la commission chargée de la réglementation du tarif des transports ou du moins consentit à reconnaître cette autorité. Mais l'honorable député de Calgary, au moyen d'une étrange logique, arrive à dire que la construction du Grand-Tronc-Pacifique est dans une très grande mesure, sinon entièrement, la source des difficultés et des griefs dont on souffre du fait de la trop grande élévation du tarif-marchandises dans l'Ouest canadien; et la conclusion de son bizarre raisonnemenet, c'est que les taux du tarif-marchandises doivent être réglés par ce qu'il veut bien appeler les charges fixes. Il a prétendu que les charges fixes du Canadien-Nord sont de $1,000 par mille et les charges fixes du Grand-Tronc d'à peu près $2,000 par mille. Je vais discuter le principe qui devrait l'emporter dans la détermination d'un tarif modéré; mais lorsque l'honorable député s'avance à ce point et impute les griefs de l'Ouest à la construction du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement Laurier, il me paraît bien être entièrement à bout d'arguments.

Je ferai observer que si les charges fixes sont un facteur dont il faut tenir compte dans la réglementation d'un tarif modéré, elles ne sont nullement le facteur le plus important; elles sont mêmes, monsieur l'Orateur, un facteur de fort peu d'importance, insignifiant même à cet égard, et pour des raisons évidentes. Un chemin de fer peut-être construit dans des conditions très médiocres, comme l'a été le chemin de fer du Pacifique-Canadien, lequel, à l'origine, on le reconnaîtra, était pourvu de simples ponts sur chevalets de bois, imparfaitement terrassé, sans solidité, construit à la hâte et provisoirement. Je ne me plains pas de la ligne de conduite qu'on a suivie. En agissant ainsi, la compagnie agissait, je pense, au mieux de ses propres intérêts et de ceux du pays. En agissant ainsi cette compagnie a déterminé ce qu'on appelle les charges fixes. Mais les charges

décisives sont les frais d'exploitation et de transport du trafic sur la ligne. Moins une ligne de chemin de fer est permanente, moins elle est parfaite, moins il a été engagé de capitaux dans l'établissement de sa plate-forme et dans l'achat de son matériel roulant, plus élevés aussi en proportion seront les frais d'entretien et d'exploitation. L'honorable député a peut-être un certain objet en vue en signalant à l'attention les charges fixes du Grand-Tronc-Pacifique et en les estimant à $2,000, tandis qu'il estime les charges fixes du chemin de fer Canadien du Pacifique à $800 par mille. Les charges fixes du chemin de fer Canadien du Pacifique ont pu être de $800 par mille au début, mais tous nous nous rendons compte que le chemin de fer Canadien du Pacifique aujourd'hui, la ligne transcontinentale connue sous le nom de chemin de fer Canadien du Pacifique aujourd'hui et qui traverse tout le continent, est une voie ferrée très différente de ce qu'elle était lors de son premier établissement, vers 1880. Cette transformation a dû coûter beaucoup d'argent. Les ponts sur chevalets de bois sont remplacés par des constructions massives.

M. l'ORATEUR: L'honorable député me paraît se donner trop de latitude dans ce débat. En somme, la question d'urgence qui m'est soumise est celle-ci: l'enquête au sujet des frais de transport sur les marchandises, actuellement en cours devant la Commission des chemins de fer, devrait être poursuivie et terminée sans retard. C'est là une question très précise. Sans doute, la question des charges fixes, l'examen de facteurs qui peuvent concourir à la fixation des tarifs de transport, dans la mesure où ils peuvent ou non retarder l'enquête, ont un certain rapport avec la question. Une telle discussion, dans cette mesure, serait pertinente; mais l'historique de ces chemins de fer à un autre point de vue ne saurait être autorisé à propos de la question qui nous occupe.

M. EMMERSON: Vous devrez reconnaître que le représentant de Calgary a discuté la question du prix de revient de ces deux chemins de fer et a fait une comparaison; je me borne à lui répondre. Je réclame le privilège de le suivre sur ce terrain.

M. l'ORATEUR: Je me suis dit plus d'une fois que je devrais intervenir; mais je songeais que c'était l'historique de ces chemins de fer qu'il faisait et qu'il s'en autorisait pour démontrer que la commission avait besoin de beaucoup plus de temps pour régler la question des tarifs de transport faisant l'objet de cette enquête. Cela, à mon point de vue, a trait directement à la question.

M. EMMERSON: Je n'ai pas compris qu'il posait la question de cette manière, mais d'une manière toute autre, et qu'il cherchait à en faire une question politique. Je ne fais que m'engager dans la voie que m'a tracée l'honorable député. Il me semble de simple justice qu'on me permette de le suivre sur ce terrain, et je vais tirer une conclusion que vous jugerez pertinente, si je ne me trompe, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: J'ai suivi le débat de très près, et maintes fois j'ai été sur le point d'intervenir. Qu'on se rende bien compte que c'est avec la plus grande répugnance que l'Orateur intervient dans de telles discussions. Les allusions qu'on a faites en vue de démontrer l'impossibilité de régler promptement les questions mises à l'étude par la Commission des chemins de fer m'ont paru être pertinentes; il me semble au contraire que c'est prendre trop de latitude, en une question d'importance définie, spécifique et urgente, que d'aborder comme le fait l'honorable député l'histoire du chemin de fer du Nid-de-Corbeau et d'autres voies ferrées.

M. EMMERSON: Il est important que cette question soit réglée promptement, et j'allais précisément aborder la question soulevée par l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett). Il a parlé des charges fixes. Maintenant, la raison pour laquelle les charges fixes de la compagnie du Canadien-du-Pacifique sont côtées à $800, c'est que dans l'intervalle la voie ferrée a changé de caractère. Les améliorations ont été exécutées au moyen des recettes fournies par le chemin de fer. Dès lors les charges fixes ne sont pas proportionnées à celles d'autres voies ferrées. Le Grand-Tronc-Pacifique a établi une voie ferrée permanente, pourvue de ponceaux en pierre et en acier, et ses pentes sont d'une toute autre nature que celles du chemin de fer du Canadien-Pacifique. L'honorable député peut se consoler à la pensée que dès 1879, 1880 et 1881, le Gouvernement et le peuple canadien ont traité le chemin de fer du Canadien-Pacifique d'une manière si généreuse, ont contribué si largement à la constitution de son capital, et lui ont concédé des étendues de terrain telles, que cette compagnie a été à même de soutirer du gousset du peuple canadien assez d'argent, non seulement pour payer de jolis dividendes, mais pour s'assurer un surplus de recettes, au moyen duquel elle a pu transformer sa voie ferrée et lui donner un caractère de permanence; de sorte que les charges fixes, comme on les appelle, n'ont pas du tout à son égard l'importance qu'on leur attribuerait à première vue. Ce raisonnement me paraît tout à fait pertinent.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas ainsi, je l'avoue, que j'envisage la question. Quelle que soit l'importance des charges fixes et quels que soient les éléments qui les constituent, la question ne me paraît d'aucune conséquence. La question de savoir comment la Commission des chemins de fer va pouvoir se renseigner en vue de se faire une idée des charges fixes est pertinente, mais la question de savoir comment se décomposent les charges fixes ne me paraît pas avoir d'importance bien spéciale dans le présent débat.

M. EMMERSON: L'honorable député de Calgary a reproché à la gauche de n'avoir rien fait depuis quinze ans, et de ne rien faire actuellement, pour porter remède à la situation. Je me suis efforcé d'établir que tant que le parti libéral a été au pouvoir, et depuis qu'il siège du côté de l'opposition, son attitude a toujours été que ses griefs devaient être corrigés, et promptement corrigés par cette commission. A la dernière session du Parlement, un projet de résolution fut déposé en cette Chambre par l'honorable ministre des Chemins de fer, proposant l'octroi d'une subvention de $12,000 par mille à une compagnie de chemin de fer dans la Colombie-Anglaise; et l'opposition libérale en cette Chambre demanda de poser, comme condition préalables à l'octroi de cette subvention, que le chemin de fer ainsi aidé reconnût l'autorité de la commission des chemin de fer. Mais le Gouvernement refusa d'imposer cette condition et accorda la subvention.

L'honorable député de Calgary a rappelé l'attitude des gouvernements de Saskatchewan et d'Alberta. Bien que, à mon avis, cela n'eut rien à faire avec la question soumise à la Chambre, je jugeai que, considérant la ligne de conduite qu'il avait suivie, il y avait lieu pour moi de montrer le revers de la médaille, d'indiquer quelle était la responsabilité de notre Gouvernement, sans aucunement chercher à établir la responsabilité des gouvernements des provinces de l'Ouest. Il est possible que ces gouvernements aient failli à leur devoir, mais même s'il en est ainsi, notre Gouvernement se trouve-t-il exonéré d'avoir commis la même faute? Il se trouvait un autre cas, celui du chemin de fer du Témiscamingue-et-Nord-de-l'Ontario; on proposait dans ce cas d'accorder une forte subvention au gouvernement de l'Ontario, non seulement en aide à la construction de ce chemin de fer, mais pour compenser ce gouvernement des sommes qu'il avait lui-même engagées. A la dernière session de notre Parlement, l'opposition libérale proposa que ce chemin de fer fût soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer, et cette proposition fut également rejetée par le Gouvernement actuel.

Ce Gouvernement est responsable de l'état de choses en ce qui regarde les frais de transport des marchandises dans l'Ouest, tels qu'ils existent depuis deux ans. Il n'y a pas lieu pour moi d'invoquer comme excuse les conditions existantes du temps où le parti libéral était au pouvoir, quel que soit le plaisir que l'honorable député de Calgary puisse éprouver à faire des affirmations qu'il est hors d'état d'établir et que j'ai déjà réfutées dans les circonstances que l'on sait. Je soutiens que la question de l'établissement d'un tarif-marchandises modéré sur les chemins de fer au Canada, ou sur un point quelconque du globe, n'est pas entièrement, ni même sensiblement dépendante de celle des charges fixes. Elle doit être rattachée aux frais d'exploitation et aux frais d'entretien du chemin, au coût du transport du trafic sur voie ferrée par ce chemin. Tels sont les facteurs décisifs, et ce prix de revient est, à son tour, dépendant surtout des pentes. Les courbes n'ont pas moins d'importance. Le prix réel des transports du trafic sur un chemin de fer quelconque du Canada peut être déterminé avec une certitude mathématique. Le chemin de fer intercolonial le détermine avec certitude tous les ans, et il n'y a pas un chemin de fer au Canada qui ne le fasse.

Cette importante question de savoir si, oui ou non, les frais de transport des marchandises dans l'Ouest canadien sont fixés à un taux raisonnable et si, oui ou non, ils impliquent une injustice à l'égard de l'Ouest, devrait être décidée dans un délai raisonnable.

Le 7 janvier dernier, le ministre des Chemins de fer fut autorisé à dire à la Commission des chemins de fer qu'elle devait s'occuper de cette question, mais il ne nous a rien dit qui puisse nous prouver qu'il ait agi, ni que son avocat ait essayé d'obtenir une décision de la commission. Que ce soient les libéraux ou les conservateurs que l'on doive tenir responsables de l'état de choses actuel dans l'ouest du Canada, c'est ce que je ne chercherai point à savoir, mais je dis que cette question a toujours été grave depuis, pour ainsi dire, l'ouverture du chemin de fer canadien du Pacifique, et que l'on admet qu'il existe dans l'Ouest des griefs auxquels il importe de remédier. Les tarifs des compagnies de chemins de fer sont applicables aussi longtemps qu'ils sont approuvés par la commission, et il est évident que si la décision de la commission peut être différée c'est autant de bénéfices que reçoivent les compagnies de chemins de fer au détriment de la population de l'Ouest. Les délais que l'on admet s'être produits depuis le 7 janvier dernier sont inexcusables et injustifiables, et le Gouvernement semble devoir en être tenu responsable. Il semble qu'à chaque séance les avocats du Gouvernement se sont montrés disposés à accepter un délai; la commission

elle-même n'a pas déployé toute la diligence qu'elle aurait dû et le peuple continue à souffrir. L'honorable député de Régina a agi fort sagement en appelant l'attention de la Chambre et du pays sur cette question; et, si le ministre des Travaux publics veut bien enfin se montrer diligent, je ne doute point que l'on puisse en arriver à une solution en moins de dix jours.

On nous dit qu'il faut faire venir des Etats-Unis un expert en transport par voies ferrées, mais je pense que tout le monde admettra que les experts canadiens employés sur les chemins de fer du Gouvernement seraient absolument désintéressés pour décider entre le public et les compagnies de chemins de fer. Cela étant, il n'est nullement besoin d'aller chercher un expert aux Etats-Unis. Le Gouvernement aurait pu faire appel à M. Tiffin, directeur des transports sur le chemin de fer intercolonial; il aurait pu s'adresser à M. Hardwell, membre de la commission des chemins de fer, des hommes qui, à mon sens, valent bien n'importe quel expert importé des Etats-Unis.

Je suis sûr que le Pacifique-Canadien aurait confiance dans l'opinion émise par M. Tiffin, quelle qu'elle soit; et il y en a d'autres sur l'Intercolonial dont le témoignage serait précieux si on leur demandait. On pourrait se procurer ces renseignements en moins de vingt-quatre heures. A quoi peut nous servir l'opinion d'un expert en transports des Etats-Unis, qui n'est point au courant des conditions spéciales de l'exploitation d'un chemin de fer au Canada. Nos conditions climatériques affectent la voie, le matériel roulant et la marche des trains, facteurs indispensables pour déterminer les taux, et des experts canadiens seraient bien mieux en mesure de se prononcer sur ces différents points.

M. JAMESON: L'honorable député de Welland (M. German), parlant dans cette Chambre le 25 avril dernier, disait:

> Nous avons l'Intercolonial. Le Gouvernement du Canada ne saurait rien faire de mieux pour le bien du peuple canadien que de s'en débarrasser au plus tôt et aux meilleures conditions possibles.

L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) partage-t-il l'avis de l'honorable député de Welland sur ce point.

M. EMMERSON: Il y a bien des années, alors que l'honorable John Haggart, dont je vénère la mémoire, faisait partie de cette Chambre, il en disait tout autant de l'Intercolonial. Je n'étais pas plus responsable alors de son jugement sur ce point que je ne le suis de celui de mon honorable ami de Welland. On connaît mon opinion. Je pourrais ajouter que lorsque M. Hanna vint déclarer devant la Commission des chemins de fer que, si l'on abaissait les taux de transport, ce serait la ruine et la désolation pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien. il aurait dû appuyer cette assertion sur des faits.

M. l'ORATEUR: Cette question s'écarte du règlement, premièrement, parce qu'elle a trait à un débat qui a eu lieu au cours de la présente session, et, deuxièmement, parce qu'elle est étrangère au sujet de la discussion.

M. JAMESON: L'honorable député a soulevé la question lui-même.

M. EMMERSON: L'honorable député sait ce que j'en pense.

M. J. McKAY (Prince-Albert): Monsieur l'Orateur, les honorables députés qui siègent à votre gauche se montrent vraiment peu sincères sur cette question, si l'on en juge par les remarques qu'ils ont faites antérieurement et celles qu'ils ont faites au cours de cette discussion. Quelques honorables députés considèrent que le Gouvernement doit être tenu responsable de tout ce qui peut se faire au détriment des gens de l'Ouest; conséquemment, si cette enquête produit quelques bons résultats pour l'Ouest, la Commission des chemins de fer en aura tout le crédit. Cela est évidemment injuste. L'honorable député de Red-Deer (M. Clarke) a déclaré que le Gouvernement actuel n'est pour rien dans l'enquête qui se tient actuellement. Il rétend que cette enquête est due à une résolution présentée par le député d'Assiniboïa (M. Turriff), au au cours de la dernière session. Cette résolution fut présentée le 25 février; tandis que je trouve que les faits concernant cette enquête sont les suivants: l'honorable ministre des Chemins de fer recevant une communication de la chambre de commerce de Winnipeg, soumit cette résolution à la Commission des chemins de fer longtemps avant février. Je désire lire de nouveau cette lettre adressée à l'honorable ministre des Chemins de fer après qu'il eût communiqué cette résolution à la Commission des chemins de fer. Elle se trouve dans le "Hansard", vol. I, page 1930 (v. a.), et elle est ainsi conçue:

> Ottawa, le 24 novembre 1911.
>
> Mon cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 20 courant, renfermant une copie de la résolution de la chambre de commerce de Winnipeg. C'est la première plainte qui soit parvenue directement à la commission au sujet des taux de l'ouest en général. Les journaux de l'ouest en ont beaucoup parlé de temps en temps, mais personne n'y a jamais pris de mesures pour provoquer une enquête générale concernant les taux dans toute l'étendue de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan.

Vous vous rappelez sans doute, monsieur l'Orateur, qu'au cours de la discussion qui eut lieu dans cette occasion, le premier ministre déclara qu'en tant que cela regardait son Gouvernement, il veillerait à ce

que l'enquête fût complète et à ce qu'un avocat fût chargé de protéger les intérêts du public. Conséquemment, dès le 20 novembre 1911, ce Gouvernement a pris des mesures actives pour que cette enquête se fît, tandis que l'opposition est restée passive pendant tout le temps qu'elle a été au pouvoir. Il est vrai que de temps à autre un député quelconque peut avoir discuté cette question, mais il n'a jamais essayé de prendre dans cette Chambre les moyens de faire agir le Gouvernement dont il était l'un des partisans.

Lorsque cette résolution fut présentée par l'opposition, le 25 février 1912, quelques mois après que le Gouvernement actuel eût pris des mesures pour assurer cette enquête, celle-là chercha à s'attribuer le mérite du bien qui pourrait résulter de la dite enquête. Aujourd'hui, elle ne fait que continuer cette ligne de conduite. Nos adversaires observent: N'essayez pas de faire du capital politique avec cette question, elle est trop sérieuse. Mais ce sont eux qui s'efforcent d'en faire du capital politique. Ils voient le bénéfice que l'Ouest va retirer de cette enquête, et ils s'efforcent d'y prendre part maintenant, en criant qu'il y a eu des retards injustifiables, pour faire croire au public que ce sont eux qui provoquent cette enquête. Les remarques mêmes qui sont tombées des lèvres de quelques orateurs de l'opposition en sont une preuve évidente.

C'est une question importante en tant que l'Ouest y est concerné. Les partisans de l'opposition, au lieu de recourir aux tactiques qu'ils enploient, devraient s'efforcer de considérer la question à un point de vue purement national et de faire tout en leur pouvoir pour aider le Gouvernement à mener cette enquête à bonne fin. Les députés de la gauche, qui ont parlé sur cette question, ont cherché à prouver que le Gouvernement actuel ne saurait prétendre au moindre crédit des résultats obtenus et des faits constatés par la commission. Ce qui est vrai, c'est que la commission a bien mérité du pays pour tout ce qu'elle a fait. Considérant la quantité de travail qui vient nécessairement devant la commission, il n'est guère vraisemblable qu'elle aille d'elle-même entreprendre une tâche de cette importance à moins qu'elle n'ait l'aide et l'appui du Gouvernement du jour. Comme l'ancienne administration resta passive en cette matière pendant les années qu'elle fut au pouvoir, la commission, bien qu'ayant les mêmes pouvoirs qu'actuellement, n'agit point jusqu'à ce que le Gouvernement actuel prît la direction des affaires. Les gens de l'Ouest ont raison d'attendre de bons résultats de cette enquête. Je suis bien aise de constater que les partisans de l'opposition partagent cette espérance des gens de l'Ouest, et qu'ils cherchent à s'attribuer quelque mérite dans les effets de cette enquête, car nous sommes certains qu'il en résultera de grands avantages pour les gens de l'Ouest lorsque la commission aura achevé sa tâche. Nous en constatons déjà des résultats en ce qui concerne les taux des messageries. Il y a quelques années, une enquête eut lieu au sujet des taux des messageries, mais nous n'en retirâmes aucun avantage parce que l'ancien Gouvernement ne donna point à la commission l'appui qu'elle était en droit d'en attendre. En terminant, je prétends qu'il revient quelque mérite au Gouvernement du jour pour la manière dont il a agi dans cette affaire.

(La motion est rejetée.)

3e LECTURE DE DEUX PROJETS DE LOI.

Le premier (n° 179), présenté par M. Hazen, tendant à accorder de nouvelles avances à la commission du port de Québec;

Le second (n° 182), présenté par M. Hazen, tendant à constituer en corps politique les commissaires du port de Vancouver.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA GALERIE NATIONALE DU CANADA.

Sur motion de l'honorable M. Robert Rogers, ministre des Travaux publics, la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution qui suit:

(Présidence de M. l'Orateur-suppléant.):

La Chambre décide qu'il y a lieu (a) de pourvoir à la constitution en corporation de la Galerie nationale des arts du Canada, et d'en transférer la propriété à un conseil de syndics agissant au nom et pour le compte du gouvernement du Canada ; (b) d'autoriser le conseil à acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art et autre propriété; et (c) de pourvoir à la rémunération des fonctionnaires et employés qui seront nécessaires, et à défrayer les frais de voyage et autres dépenses raisonnables du conseil.

M. PUGSLEY: Plairait-il au ministre d'expliquer l'objet de cette résolution?

M. ROGERS : L'objet de cette résolution est de confier à des syndics l'administration de notre Galerie des arts qui, jusqu'à présent, était gérée par un conseil consultatif.

La Galerie nationale des arts du Canada a été, comme on le sait, une suite de la fondation, en 1880, de l'Académie Royale Canadienne des Arts par le marquis de Lorne et par son Altesse royale la princesse Louise, alors que le premier était vice-roi. Cet établissement mettait dans les mains du ministre des Travaux publics, pour les exposer, les diplômes que les académiciens nouvellement nommés déposaient lors de leur élection. Cette galerie s'est depuis accrue, grâce à des fonds votés chaque an-

née par le gouvernement fédéral. En 1907, l'emploi de ces fonds fut confié au conseil consultatif des arts, dont fut le premier président feu l'honorable George Alexander Drummond et dont aujourd'hui les membres sont sir Edmund Walker, président; M. le sénateur Arthur Boyer et M. le docteur Francis J. Shepherd. Les travaux relatifs à la Galerie sont conduits par le directeur.

Bien que notre Galerie nationale compte maintenant trente-deux années d'existence, elle n'a eu, comme on le voit, bien peu d'années d'administration systématique, et elle a fait de tels progrès que l'on peut s'attendre à lui voir prendre bientôt une place convenable parmi les galeries artistiques des colonies anglaises d'outre-mer. Notre Galerie nationale possède à l'heure qu'il est quatre cents peintures, dessins, eaux-fortes et ouvrages de sculpture, outre une collection de plâtres admirablement montés et distribués. Cette collection, qui occupe les deux étages inférieurs de la partie affectée à la Galerie nationale dans notre musée Victoria d'Ottawa, embrasse l'histoire de la sculpture depuis le temple de Minerve, en l'an 447 avant Jésus-Christ, lui fait franchir les grandes époques de l'art hellénique et greco-romain, la porte jusqu'aux temps des œuvres gothiques des onzième et treizième siècles, puis à la renaissance italienne et française, la laissant pour le présent avec les portraits français du 18e siècle. Dans cette exposition, qui sera considérablement augmentée, chaque objet présente autant que possible l'apparence et la couleur de l'original, et notre intention est de faire que, tant pour le simple visiteur que pour l'étudiant, elle devienne une précieuse occasion de se renseigner sur l'histoire et les progrès de la sculpture et du dessin.

Le Canada, indubitablement, témoigne pour l'art à mesure que s'accroît sa prospérité matérielle, d'un goût de plus en plus prononcé et qui n'a besoin que d'être encouragé et favorisé pour devenir un puissant élément de force pour le pays. Nul peuple ne peut être une grande nation s'il n'a le goût des beaux-arts. Qu'il me soit permis cependant de dire que, à mon idée, il est douteux que cet encouragement donné à nos arts nationaux puisse atteindre complètement son but par la seule acquisition d'œuvres canadiennes. L'objet de notre Galerie nationale est surtout d'instruire, et, comme la connaissance et l'intelligence des beaux-arts ne se peuvent obtenir que par une comparaison de telle œuvre avec telle autre, il nous faut, pour tendre à un idéal de plus en plus élevé, ajouter à nos peintures canadiennes les meilleurs modèles que nous puissions nous procurer au dehors afin de pouvoir ainsi juger de la valeur et du progrès de nos propres efforts. C'est dans ce sens que la Galerie nationale des arts procède à l'acquisition d'œuvres artistiques.

Ayant cet objet en vue, on a pensé qu'il valait mieux confier l'administration de notre Galerie des arts à un conseil de syndics, qui saura la gérer comme il faut et d'une manière effective, lui faisant réaliser les vues énoncées dans le mémoire que je viens de lire.

M. PUGSLEY: J'ai peine à croire que le comité se contente des raisons données par le ministre des Travaux publics pour le vote de cette résolution. L'usage a été jusqu'ici de nous en remettre au conseil consultatif des arts, du soin de faire l'acquisition des œuvres d'art et de demander des soumissions pour les monuments à ériger sur nos places publiques. C'est ce qui a été fait dans le cas du monument sur le Saint-Laurent, et, à vrai dire, sur tout ce qui se rattache à la galerie des arts. Le Gouvernement a eu jusqu'ici la bonne fortune de s'assurer sans frais les services d'hommes absolument aptes à remplir ces importantes fonctions.

Je ne saurais donc comprendre pourquoi il serait constitué un corps désigné sous le nom de conseil des syndics de la Galerie nationale du Canada. Avant d'opérer ce changement, il me semble que mon honorable ami devrait pouvoir indiquer des raisons. Serait-on mécontent de la pratique actuelle? Est-ce que les choses ne marchent pas d'une manière satisfaisante? Le mémoire que le ministre nous a lu ne montre-t-il pas que, sous la main du conseil facultatif des arts, notre Galerie nationale a fait, depuis sa création, des progrès fort satisfaisants, si bien qu'aujourd'hui elle fait honneur au Canada.

Il est un autre motif d'objection à la présente résolution, dont une partie est ainsi rédigée:

> Il y a lieu de pourvoir à la constitution en corporation de la Galerie nationale des arts du Canada.

A-t-on l'intention de constituer en corps politique cette galerie? L'intention doit sûrement être d'établir législativement un conseil des syndics de la Galerie des arts du Canada. Celui qui a rédigé cette résolution semble n'avoir pas suffisamment compris ce qu'il convient et ce que l'on a l'intention de faire. Il serait absurde de constituer en corps politique la Galerie nationale des arts, qui consiste en tableaux, en objets exposés, etc., et les salles où sont gardées les œuvres artistiques. C'est néanmoins ce que l'on veut par cette résolution, comme aussi de remettre le tout entre les mains d'un conseil de syndics pour le gouvernement du Canada. Le ministre devrait, je pense, nous expliquer ce que cela veut dire. On se propose sans doute par cette résolution d'établir légis-

lativement un conseil de syndics de la Galerie nationale des arts du Canada, et de céder à ce conseil que l'on propose de créer le droit exclusif, qui appartient aujourd'hui au Gouvernement, de posséder chacune des œuvres d'art qui sont là.

La résolution dit ensuite:

D'autoriser le conseil à acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art et autres propriétés.

Jusqu'à présent, le ministre des Travaux publics n'a autorisé le conseil consultatif des arts qu'à se porter acquéreur d'œuvres pour lesquelles d'année en année le Parlement avait voté des fonds. Pense-t-on à modifier cette pratique? A-t-on l'intention d'investir le conseil des syndics du pouvoir d'acheter à sa guise les œuvres qu'il lui plaira et d'obliger le Parlement à payer chaque année les factures qui lui seront présentées? S'il en était ainsi, ce serait lui donner imprudemment une autorité fort arbitraire. M'est avis que la résolution devrait être modifiée de la manière suivante:

D'autoriser le conseil, dans la mesure des fonds votés à cette fin d'année en année par le Parlement, à acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art et autres propriétés.

Pendant que j'étais ministre, j'ai toujours refusé au conseil consultatif des arts l'autorisation d'agir aussi arbitrairement que cette résolution semble vouloir le faire. Chaque année, j'ai demandé au Parlement un crédit à cette fin, se montant, je crois, à $10,000. La résolution ajoute:

De pourvoir à la rémunération des fonctionnaires et employés qui seront nécessaires, et à défrayer les frais de voyages et autres dépenses raisonnables du conseil.

Cela aussi, je crois, devrait être assuré d'année en année par le vote d'un crédit. Je ne comprends pas l'intérêt que l'on peut avoir à faire voter, en des termes aussi généraux, une résolution qui, comme je viens de le dire, autoriserait ce conseil à engager le pays dans des frais beaucoup plus considérables que le Parlement ne le voudrait, s'il était appelé à voter des fonds d'année en année.

M. HAZEN: Il me semble peu convenable de mettre le ministre des Travaux publics à la direction d'une Galerie des arts. Au Canada, le ministre des Travaux publics s'occupe à faire construire des brise-lames, à améliorer les ports, à ériger des édifices publics et autres choses de cette sorte qui ont trait entièrement au progrès matériel du pays. Celui à qui l'on assigne ces fonctions est choisi à cause des qualités qui le mettent à même de s'occuper de ces sortes d'affaires pour le plus grand bien du pays. On peut être apte à remplir admirablement la charge de ministre des Travaux publics et à traiter les affaires importantes qui relèvent de cette administration et n'avoir cependant que des connaissances insuffisantes pour permettre de juger de la valeur d'un tableau, d'une statue ou autres œuvres d'art, ou encore de savoir quoi choisir pour cultiver les goûts artistiques de nos populations. La création de ce comité consultatif a été comme une reconnaissance de ce que je viens de dire. Si le ministre des Travaux publics avait à faire choix d'un tableau ou de quelque autre œuvre d'art pour la Galerie nationale, il se croirait obligé d'en passer absolument par l'avis de ce comité consultatif. C'est du moins ce que je jugerais devoir faire, sachant que mes connaissances en fait d'art ne me permettent pas de décider de ce qu'il conviendrait d'acheter pour une semblable galerie. Je m'en rapporterais pour beaucoup à ce comité. Cette pratique toutefois n'a pas donné satisfaction, et l'on a pensé qu'il vaudrait infiniment mieux établir un corps composé d'hommes de goût et de talent, comme ceux qui jusqu'ici ont fait partie du comité consultatif, et de leur confier l'administration de la Galerie des arts sans ingérence du ministre des Travaux publics et sans avoir à lui demander de confirmer leur décision relativement aux œuvres d'art qu'ils jugeraient avantageux d'acquérir. Il s'est présenté l'an dernier une affaire analogue à celle-ci dans le cas de la commission biologique. Cette commission est composée de savants, qui en général sortent des universités du pays, et, pour faciliter leur travail, j'ai demandé au Parlement d'établir cette commission sur des bases qui lui permissent d'accomplir sa besogne sans que le ministère de la Marine et des Pêcheries eût à s'en mêler. Le Parlement y a consenti, et une loi a été rendue à cet effet. Notre intention n'est pas de donner à ce conseil de syndics toute liberté de faire les acquisitions qu'il lui plaira, quel qu'en soit le prix. Ayant un ministre des Travaux publics exerçant d'une manière arbitraire son propre jugement et rejetant une décision du comité consultatif ou des syndics, nous serions dans le cas de posséder un choix d'œuvres d'art inférieures, qui, au lieu d'être pour la capitale un ornement et un honneur, seraient presque un opprobre.

M. PUGSLEY: Avec cette résolution, tout ce qu'il restera à faire au Parlement sera de voter le projet de loi.

M. HAZEN: Mon honorable ami critique les termes de la résolution, mais les détails seront donnés dans le projet de loi, et il y verra, je pense, que les objections que mentalement il formule auront une réponse satisfaisante.

M. PUGSLEY: Comme il s'agit de dépenses à faire, le projet de loi ne peut aller au delà de la résolution.

M. HAZEN: Il n'ira pas aussi loin.

M. PUGSLEY: Il faudrait que la résolution et le projet de loi fussent dans les mêmes termes.

M. HAZEN: Je crois que le sens en est suffisamment clair, et ce ne serait guère la peine de modifier maintenant la teneur de la résolution.

M. PUGSLEY: Elle le pourrait être du consentement unanime de la Chambre.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi avant les mots "Galerie nationale" ne pas mettre "un conseil de syndics"?

M. HAZEN: Nous pourrions modifier la chose de la manière suivante:

Il y a lieu de pourvoir à la constitution en corporaton d'un conseil de syndics de la Galerie nationale des arts du Canada, et de transférer à ce conseil la propriété de cette galerie pour le compte du gouvernement du Canada.

M. PUGSLEY: Afin de rendre la chose plus claire, je suggérerais un autre amendement. On sait fort bien que des conseils de syndics à qui l'on donne toute liberté de faire l'acquisition d'œuvres précieuses sont enclins à user de leur jugement et à croire qu'ensuite le Gouvernement approuvera.

M. HAZEN: Les seuls fonds que le conseil puisse dépenser sont ceux que lui accorde le Parlement, et l'auditeur général est là pour en surveiller l'emploi.

M. PUGSLEY: Ne devrait-il pas y avoir une limite que le conseil ne pourrait dépasser? Ce dernier, il me semble, devrait toujours s'en tenir au crédit qui lui a été ouvert. Pour la présente session, par exemple, ce crédit pourra bien n'être voté que dans les tout derniers jours. Il faudrait que le conseil se bornât à la dépense des fonds ainsi votés.

M. HAZEN: Je ne vois pas que de l'argent puisse être payé autrement, puisque l'auditeur général n'y donnerait pas sa sanction.

M. PUGSLEY: Supposons que l'on achète un tableau en Angleterre, au prix de $20,000; ce tableau est envoyé, et, comme la loi en autorise l'achat, le Gouvernement est tenu de le payer. Celui-ci aurait à soumettre au Parlement une demande de fonds à cette fin; autrement, des poursuites pourraient être intentées contre le conseil, le contraignant de payer. Pour ce qui est du paiement d'un tableau acquis dans de pareilles circonstances, le Gouvernement ne pourrait l'éviter. Pourquoi ne pas dire:

D'autoriser le conseil, dans la mesure des fonds votés à cette fin d'année en année par le Parlement, à acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art et autre propriété.

Ou encore:

A acquérir des tableaux, des statues, des œuvres d'art ou autre propriété dans la mesure des fonds votés de fois à autres par le Parlement.

Voilà ce qui rendrait la chose absolument claire.

M. HAZEN: Cela serait insuffisant, car il est dans l'ordre des choses possible que des citoyens qui s'intéressent à ce genre d'œuvre pourraient faire quelque legs aux fidéicommissaires en vue de l'achat de tableaux et d'œuvre d'art.

M. PUGSLEY: Cette dépense pourrait s'effectuer pour des objets non prévus législativement.

M. HAZEN: Mais ce pouvoir est limité. Le texte l'énonce fort clairement. Pour les projets présentés par voie de résolution, à titre de mesures d'ordre financier, il n'est pas d'usage d'insérer tous les détails dans la résolution.

L'article (b) de la résolution—

Autoriser le comité à acquérir des tableaux, des statues, des sculptures, des œuvres d'art et autres objets.

—rend parfaitement la pensée du législateur; et ne confère pas aux fidéicommissaires la moindre autorité. L'autorité attribuée aux fidéicommissaires leur est attribuée par le statut, et quand l'article s'y rattachant viendra en discussion, ce sera le moment de l'étudier. Il me semble que l'article (b) rend la résolution assez claire.

M. OLIVER: Je n'ai pas de graves objections à formuler contre cette résolution; je me borne à observer qu'ici encore le Gouvernement s'oriente vers le système diamétralement opposé à la responsabilité ministérielle et parlementaire. Cette résolution cadre parfaitement à cet égard avec le bill tendant à venir en aide à l'agriculture qui, dans une large mesure et pour une période de plusieurs années, enlevait toute responsabilité au Parlement. Cette résolution propose la création d'un comité auquel l'argent sera voté et qui rendra compte à l'auditeur général, non pas au ministre ni au Parlement. Je l'avoue, il ne s'agit de rien de bien grave, mais c'est un principe contre lequel je désire protester ici même. Les raisons alléguées par le ministre de la Marine et des Pêcheries ne sont pas d'un poids suffisant pour autoriser la grave innovation consacrée par cette résolution. A son avis, il n'est guère probable que le ministre des Travaux publics puisse être un bon critique en matière d'art. Sans doute si excellent administrateur que puisse être un ministre des Travaux publics il ne s'ensuit pas qu'il soit bon juge en matière d'ouvrages d'art; mais rien n'empêche que le titulaire de ce département ne soit en même temps un bon critique des œuvres d'art. Je ne sache

pas qu'il y ait lieu de supposer que le ministre actuel des Travaux publics. . .

M. HAZEN: Au surplus, vous le tenez pour un artiste.

M. OLIVER: . . . ne soit pas apte à remplir les fonctions qui incombent relativement à la Galerie d'art national; mais même en supposant que sa modestie bien connue l'empêcherait d'assumer seul pareille responsabilité, il peut, comme l'a dit le ministre de la Marine, bénéficier des lumières d'un conseil consultatif, choisi par lui-même, sans doute, ou par le Gouvernement et qui pourrait se composer de critiques de premier ordre en matière d'ouvrages d'art. Il est possible que les membres actuels du conseil consultatif soient ceux que vise la résolution. Rien n'empêche qu'il ne figure des critiques éminents soit parmi les titulaires actuels du conseil consultatif, soit au sein du comité qui doit être autorisé à faire cette dépense de deniers publics, indépendamment du Parlement. Même au point de vue où s'est placé le ministre des Travaux publics, rien, à mon avis, n'autorise cette nouvelle orientation, et de graves objections se dressent contre la nouvelle application de ce principe tendant à soustraire la dépense des deniers publics à la responsabilité des ministres et du Parlement. D'après le texte de la résolution et les observations formulées ici, le rôle du Parlement se borne, à voter ces crédits d'année en année, quitte à faire approuver les comptes par l'auditeur général. C'est là un système qui laisse à désirer et bien qu'il ne s'agisse pas d'une chose de bien grande importance et qu'il serait permis ici de faire dérogation à la règle en pareille matière, le principe n'en est pas moins critiquable, et, à mon avis, on n'a pas formulé un seul argument valable à l'appui de cette nouvelle orientation.

M. ROGERS: Quand le bill aura été présenté, l'honorable député se convaincra que toutes les objections y trouveront leur solution. Quand nous aborderons la délibération du bill, nous serons bien aises d'étudier les propositions que les honorables députés auront à proposer. Nous tenons à donner au bill toute la perfection possible.

M. PUGSLEY: A-t-on l'intention de se dispenser des services du comité consultatif actuel?

M. ROGERS: Pas que je sache.

M. HAZEN: Les membres de ce comité seront les fidéicommissaires, je suppose.

M. BENNETT (Simcoe-est): Quand ce bill fonctionnera, il y aura un comité—j'ignore quelle en sera la composition ou le nombre de titulaires—qui sera chargé de la direction de cette galerie nationale. Je n'ai guère voyagé; mais j'ai vu quelques galeries ouvertes le dimanche, et j'en ai la confiance, une fois ce comité constitué, les directeurs ne se montreront pas aussi stricts observateurs du dimanche que le ministre actuel des Travaux publics et ses prédécesseurs, mais ils tiendront à ce que la galerie nationale demeure ouverte le dimanche. Quand on entre dans une galerie d'art, aux Etats-Unis, on voit plusieurs jeunes filles qui copient des tableaux. C'est ainsi que le goût se cultive, et ces jeunes filles deviennent des artistes, bonnes ou médiocres. Dans une ville comme Ottawa, où se coudoient tant de nationalités et de cultes différents, la galerie d'art nationale ne devrait pas être close le dimanche. Je me souviens qu'étant rendu là, un dimanche de l'hiver dernier, à mon grand étonnement, je trouvai les portes closes. Espérons que le futur comité ne poussera pas le rigorisme dans l'observation du repos dominical au point où l'ont poussé les ministres des Travaux publics par le passé; espérons qu'il sera possible de leur faire entendre raison, et que se souvenant que nous vivons en pleine lumière du vingtième siècle, il veillera à ce que la galerie demeure ouverte au public, le dimanche. Les riches ont leurs automobiles et tout le reste et pourquoi refuserait-on aux ouvriers et leurs enfants le privilège de conduire leurs enfants à cette galerie, le dimanche, pour y voir les œuvres d'art? Une autre question qui s'imposera, à mon sens, à l'étude des membres de ce comité, est celle de savoir s'il ne faudrait pas plutôt sacrifier la quantité à la qualité?

M. KYTE: Le ministre des Travaux publics a informé le comité que la résolution à l'étude doit servir de base à la mesure conçue dans le but de donner plus d'extension à la sphère du musée royal Victoria, à titre de galerie nationale des beaux-arts. Si l'on veut réaliser cette idée, il faut tenter des sérieux efforts pour se procurer des échantillons d'art des parties du Canada demeurées inexploitées jusqu'ici. Jusqu'à ce moment, nos échantillons d'art ont été achetés d'artistes bien connus ou de ceux dont la réputation était personnellement connue des membres du comité chargés du choix de ces objets d'art. Je suppose que je me fais le fidèle interprète de la pensée qui a présidé à la création d'une galerie nationale canadienne, en affirmant que les services des artistes canadiens devraient y avoir leur place, soit qu'ils se rencontrent dans les palais de marbre soit qu'ils se trouvent dans d'humbles chaumières du pays. On naît artiste, comme on naît poète. Le Canada est un vaste pays, et je sais qu'il existe des échantillons d'un "tout premier" ordre de mérite supérieur, en des endroits où l'on n'a pas encore cherché d'objets d'art. Quand cette commission aura été nommée

et qu'on chargera des experts d'aller recueillir les objets d'art canadien, ils visiteront la Nouvelle-Ecosse et le comté de Richmond. Au village de Black-River, comté de Richmond, il existe des spécimens de l'art le plus élevé, œuvres de dames nées dans ce comté et qui ont reçu les éloges les plus flatteurs aux expositions dans les galeries d'art en Europe et aux Etats-Unis. Vers 1845, deux jeunes dames, d'un esprit cultivé et distingué, habitant Arichat, douées d'un goût très vif pour les arts développés par l'étude entreprirent de reproduire, en broderie, certains tableaux historiques qu'elles complétèrent après quinze années du travail le plus opiniâtre et le plus complet. Ces tapisseries représentent quatre événements historiques: le premier a pour titre "enlèvement des insignes royaux d'Ecosse (1652)". Cette broderie représente un incident qui arriva en Ecosse, à l'époque de la République, alors que les insignes royaux de l'Ecosse étaient conservés au château de Dunollar. Afin d'empêcher leur confiscation pendant le siège du château en 1652, ils furent habilement transportés, au milieu même des assiégeants sans méfiance, par madame Gringer, épouse du ministre de l'église de Kinneff, qui les amena à ce dernier endroit où ils furent cachés en lieu sûr, près de la chaire, par son mari lui-même. La deuxième broderie a pour titre "Magna Charta" et représente les barons d'Angleterre demandant la charte au roi Jean. Il y a douze figures principales sous le chêne de Runnymede; l'armée est à l'arrière-plan. La troisième œuvre est "David devant Saül", tableau biblique, qui montre David jouant de la harpe devant Saül et la reine debout à côté de ce dernier. La quatrième œuvre a pour titre "Ossian" et montre ce poète se tenant caché dans les montagnes de l'Ecosse; la belle Moira est agenouillée à côté de lui; puis au fond du tableau le lac et les montagnes couronnées de neige. Chaque tapisserie à quatre pieds carrés et représente quatre années de travail. Les tapisseries faites au métier sont assez communes et se trouvent dans toutes les galeries d'art en Europe et chez nombre de particuliers en Angleterre et ailleurs; mais ces tapisseries bordées représentant pareilles œuvres d'art sont fort rares. Il n'existe qu'un seul autre spécimen que je sache, œuvre de Clara Ripberger, de Dresde, et qui est maintenant exposée dans la galerie des beaux-arts de cette dernière ville, c'est une reproduction de la "Madone de Saint-Sixte," par Raphaël. La description de cette œuvre correspond si bien aux quatre tapisseries en question, propriété de cette dame de Richmond, qu'on me permettra bien d'en donner lecture:

De fameux peintres ont essayé de copier la "Madone de Saint-Sixte" de Raphaël, mais en désespoir de cause ils ont mis les pinceaux de côté. Et ce que les peintres n'ont pu réaliser avec le pinceau, une femme l'a accompli avec son aiguille.

Fraülein Clara Ripberger, de Dresde, a osé créer—ce n'est rien moins qu'une création—ce tableau pour la deuxième fois. L'idée seule d'une copie brodée du chef-d'œuvre de Raphaël a provoqué un sourire lorsqu'on annonça à Dresde l'exposition de la Madone en ouvrage fait à l'aiguille.

La curiosité seule attira quelques rares incrédules à l'exposition. Mais bientôt l'incrédulité fit place à l'admiration. A la distance ordinaire où se tient le spectateur, la broderie semblait une copie merveilleusement belle du tableau de la Madone à l'huile. L'âme, la puissance de Raphaël semblaient avoir passé dans la main qui avait fait cette broderie. Le charme de l'original se trouvait là tout entier; magnificence du coloris, expression des figures, plasticité des draperies, nimbe de gloire des chérubins, sens de la vision. Etait-il possible que ce fût bien là une broderie?

Des artistes de renom vinrent et regardèrent. Ils ne voulurent pas accepter la parole de l'artiste, qu'après avoir examiné les deux côtés du tableau et reconnu que chaque pouce carré du travail était incontestablement l'œuvre de la seule aiguille. Mais les yeux du moins étaient peints? non, il fallut abandonner même cette prétention. Pas un seul coup de pinceau n'avait effleuré ce tableau De la filoselle de diverses couleurs et en points de différentes longueurs avaient accompli cette merveille. Rien ne suggérait la tapisserie ni le travail des Gobelins. C'est une peinture à l'aiguille, non pas un ouvrage du métier, tant pour les tons de la chair et l'expression des figures que pour la reproduction des draperies.

J'ai déjà dit que ces dames ont consacré quinze années à la production de cette œuvre. Elles firent venir les matériaux d'Europe, et on peut se figurer l'énorme quantité de temps et de patience que nécessita de leur part l'achèvement de ces broderies. L'amour du travail et la patience sont souvent les compagnons du génie et ce génie, les dames en question le possédaient à un merveilleux degré. Les demoiselles Elizabeth et Maria Ballam—tels étaient leurs noms—appartenaient à une famille distinguée du comté de Richmond, il y a soixante-quinze ans. Une des dames qui collabora à ce travail est décédée depuis quelques années et la survivante est complètement aveugle depuis quelque temps, de sorte qu'il ne lui est pas permis, sur le déclin de la vie, même de voir les créations de son génie d'artiste. Je le répète, ces œuvres ont fait le tour du monde; on les a exposées en Europe, en Australie et aux Etats-Unis. En 1878, feu le sénateur Hearst, des Etats-Unis, fit une offre d'un chiffre fort élevé pour ces dessins; mais les demoiselles Ballam crurent que ces œuvres devaient demeurer le bien du peuple canadien et figurer dans quelque musée national, au lieu de devenir la propriété d'un simple particulier dans un pays étranger. Comme le ministre des Travaux publics est en train de pren-

dre des mesures pour agrandir la sphère de la galerie canadienne, je lui suggérerais de donner à un de ses experts mission d'aller en Nouvelle-Ecosse s'enquérir de la valeur artistique de ces broderies. Je ne lui demande de les acheter que si elles possèdent une valeur réelle au point de vue de l'art, chose incontestable à mon avis. Après la création de sa commission, je lui conseillerais d'envoyer sans retard un de ses experts au comté de Richmond examiner ces œuvres d'art, de crainte qu'elles ne tombent entre les mains de quelque particulier. Je le répète, des deux sœurs auteurs de ces œuvres, la survivante est aveugle; elle est âgée de quatre-vingts ans et il lui reste peu de temps à vivre. Elle consent à ce que ces œuvres deviennent la propriété de la Galerie canadienne et si les experts sont d'avis qu'elles méritent de figurer au Musée royal Victoria, le ministre, de concert avec son comité consultatif, devrait tenter quelques efforts pour les acquérir au nom de la nation.

M. THOMPSON (Yukon): Je désire présenter une courte observation à l'appui de la proposition du député de Richmond (M. Kyte). Il y a quelques années, j'eus le plaisir de voir les tapisseries en question. Je suis bien aise d'apprendre de la bouche même de mon collègue que ces œuvres d'art sont encore aux mains de la famille Ballam, de Black-River, et qu'il est possible que le Gouvernement les achète, pour les exposer dans notre Galerie nationale. J'ai vu quelques tapisseries au pays et en Europe; et bien que je ne me pose point en critique d'art, j'en suis convaincu, si le comité que nous allons créer donne à un expert mission d'aller examiner ces superbes œuvres d'art, il n'éprouvera pas de déception touchant l'excellence de ces tapisseries. Ce sont des œuvres d'art, parfaitement conservées, qui ont été exposées en Europe, aux Etats-Unis et en Australie. Ce comité une fois créé, j'espère que le ministre des Travaux publics suggèrera la chose au président du comité et qu'il donnera à un expert, apte à juger de la valeur de ces œuvres, mission de visiter ce domaine agricole à Black-River.

Je suis bien aise de dire un mot en faveur de cette mesure. Au Canada, on nous impute à crime notre matérialisme. En cet âge d'utilitarisme, on nous a accusés d'être le peuple le plus matérialiste du monde, et je vois avec plaisir que le sens esthétique de la nation prend pareil essor; aussi bien suis-je convaincu que cette culture du sens esthétique sera l'objet d'un plus généreux traitement, au fur et à mesure des progrès de l'art. Je vois avec satisfaction l'excellente installation de nos peintures et de nos sculptures au musée Victoria. Cependant, les citoyens d'Ottawa et nos concitoyens en général ne semblent guère connaître l'existence d'une galerie nationale ici. Le futur comité pourrait faire œuvre utile en donnant la publicité voulue à ces œuvres d'art qui figurent au musée Victoria. Je souscris volontiers à la proposition du député de Simcoe-est (M. Bennett) qui demande qu'à certaines heures du dimanche cette galerie soit ouverte au public; en outre, qu'au cours de la semaine on permette aux étudiants de visiter cette galerie et de copier les tableaux, puis aux étudiants en statuaire de s'y rendre pour modeler, comme cela se fait dans tous les grands musées de ce continent et en Europe. La pensée dont on s'est inspiré en subventionnant pareille institution est d'imprimer une plus vive impulsion au progrès de l'art. J'en suis convaincu, en pareilles circonstances, notre galerie nationale servira les intérêts d'un groupe de notre population et prendra un rang plus important parmi nos institutions nationales.

M. LEMIEUX: Je désire formuler une ou deux observations sur la résolution à l'étude, à laquelle je souscris volontiers, bien qu'elle semble s'écarter de la pratique en vogue qui veut que le Parlement conserve le contrôle des deniers qu'il vote. Nous avons été témoins des progrès réalisés depuis quelques années au Canada par l'organisation du département des archives. Il y a quelques années, alors que les archives étaient enfouies dans quelque coin de l'édifice Langevin, l'honorable M. Fisher décida de nommer le docteur Doughty, d'installer les archives dans un édifice neuf, avec un nouveau personnel, et pleine autorisation d'acquérir des documents de prix. Le docteur Doughty fut en mesure d'organiser un département qui fait certainement honneur au Canada et je pourrais ajouter même à l'Amérique du Nord. On trouve dans nos archives canadiennes les plus précieuses collections. On pourrait dire la même chose de cette galerie nationale que le Canada se propose de créer.

C'est avec plaisir que je souscris aux observations du député de Richmond (M. Kyte). Il y a des trésors sans nombre au pays, sans compter ces tapisseries qui, au dire de l'honorable député existent au comté de Richmond et qui, à son avis, seraient des chefs-d'œuvre. Il y a quelques années, vînt au Canada un artiste d'Angleterre, avec l'intention de passer quelques mois seulement à Québec. Pendant qu'il était là, il visita l'Université-Laval et quelques anciennes familles. Il y découvrit les plus remarquables peintures qui existent au monde aujourd'hui. Le résultat fut qu'il décida de demeurer au Canada; et si je ne me trompe, il est encore à Québec, occupé à restaurer et à repeindre ces tableaux, tous infiniment précieux, trouvés à Québec et au voisinage. Il dé-

couvrit surtout dans les anciennes paroisses des peintures du plus grand prix, apportées de France au temps de la Révolution par des prêtres qui s'étaient sauvés de France. Les églises de notre province sont remplies de ces chefs-d'œuvre et la commission pourrait utilement s'employer à se les procurer.

Le député de Simcoe-est (M. Bennett) s'est prononcé énergiquement en faveur de l'ouverture du musée, le dimanche. Le Canada, je le sais, est un pays fort religieux, mais j'ai toujours pensé que le repos dominical était une note caractéristique de Londres. Quand on visite Londres, on constate que, même dans cette cité où fleurit la rigoureuse et inflexible observance du dimanche, tous les musées et toutes les Galeries d'art sont ouvertes au public ce jour-là? Je me rappelle, durant mon dernier séjour en Angleterre et à ma première visite, à mon étonnement, je pus visiter ces galeries. Je passai l'après-midi du dimanche à parcourir la fameuse collection Wallace. Puisqu'on ne se scandalise pas de la chose à Londres, à coup sûr, nous pouvons bien à Ottawa imiter nos parents d'outre-Atlantique.

Monsieur le président, je constate avec un vif plaisir que nos concitoyens commencent à goûter les beautés de l'art. Il y a quelques années, ce reproche de matérialisme que vient de mentionner le député du Yukon, n'était que trop fondé. Peut-être le pays n'était-il pas aussi riche alors qu'il est aujourd'hui. C'est la caractéristique de la richesse de provoquer la culture et le goût de l'art. La mort de M. Pierpont Morgan est la preuve la plus frappante que la richesse peut faire immigrer l'art en Amérique et servir à la création d'incomparables cellections d'œuvres d'art, et à leur acquisition par le peuple américain. Il n'y a pas longtemps, les millionnaires—car il y en a plusieurs aujourd'hui à Montréal—inaugurèrent une galerie rue Sherbrooke, et cette galerie fait réellement honneur à la ville. Au dernier Salon, me dit-on, on a exposé de magnifiques peintures; et d'année en année, paraît-il, nous y verrons non seulement figurer des œuvres d'art canadien, mais des artistes étrangers viendront y exposer leurs tableaux à côté de ceux des artistes canadiens. Puis-je demander au ministre des Travaux publics si l'ancien comité consultatif doit demeurer partie intégrante du nouveau conseil dont la création est visée ici.

M. ROGERS: Telle est l'intention, si je ne me trompe.

M. LEMIEUX: Sir Byron Walker, le sénateur Boyer et le docteur Shepherd ont consacré leur temps gratuitement à la cause de l'art, occupant une haute situation sociale, hommes de savoir et de parfaite intégrité, ils méritent, nonobstaant le changement de gouvernement, de conserver les fonctions qu'ils ont exercées, non pas à leur propre bénéfice, mais pour le plus grand bien du pays et cela, je le répète, gratuitement. Le ministre des Travaux publics dit qu'ils continueront à exercer ces fonctions. Personnellement, je voterai avec plaisir en faveur du bill.

M. BURNHAM: J'ai été en communication avec quelques artistes de renom, et l'un d'entre eux surtout proteste contre le mode suivi par le passé pour la collection des tableaux de la Galerie nationale canadienne, et je dois l'avouer, j'abonde dans son sens. Je ne suis pas un artiste et je ne souscris nullement à la théorie de ceux qui prétendent que ceux qui veulent des tableaux n'ont qu'à en acheter de leurs compatriotes. J'ai des vues plus larges que cela, mais en même temps je tiens à ce qu'une Galerie nationale soit vraiment nationale. On a dit un mot des copies. Il n'est pas besoin d'être savant en fait d'art pour savoir qu'en pareille matière, ces copies de peintures ne comptent guère. Elles ne tendent que fort peu à développer l'originalité. Une Galerie nationale qui justifierait de grosses dépenses—et il est impossible de se procurer des œuvres d'art à moins chers deniers—devrait tendre au développement de l'art canadien, non seulement à l'encouragement d'artistes canadiens, mais encore au traitement de sujets canadiens. Il y a au Canada non seulement de superbes sujets à traiter, mais encore des artistes de renom et de talent. Ce qu'ils ont réalisé à l'étranger le prouve.

Mais, à mon avis, il est impardonnable que notre Galerie nationale contienne une longue liste de peintures, œuvres d'artistes étrangers ou traitant de sujets étrangers au pays. Que des particuliers fassent pareilles collections de tableaux, à la bonne heure; mais, à mon avis, le Gouvernement n'est pas autorisé à encourager ce qu'on peut appeler l'art étranger. L'heure ne se prête pas aux considérations de longue haleine; je me borne à protester contre toute orientation autre que celle que j'ai préconisée, en matière de collection de tableaux pour notre Galerie nationale.

(Il est rendu compte des travaux sur la résolution.)

DEPOT D'UN BILL.

M. ROGERS demande à présenter le bill (n° 186) tendant à constituer la Galerie nationale des arts du Canada, bill basé sur la précédente résolution.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

(La séance est levée à onze heures et cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 5 mai 1913.

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

SERVICE TELEGRAPHIQUE IMPERIAL.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes) demande à déposer un bill (n° 188), pour établir des conditions plus avantageuses dans les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et les autres parties de l'empire.

—Ce projet de loi est assez important. Il est en quelque sorte le résultat d'un travail commencé pendant mon voyage en Angleterre, l'été dernier. Il a pour objet de donner au Canada des conditions plus avantageuses pour ses communications télégraphiques et il tend à rapprocher le Canada de la mère patrie et, par conséquent, à resserrer les liens qui unissent les différentes parties de l'empire. Comme son titre l'indique, ce bill aura pour effet de nous donner un service télégraphique amélioré entre le Canada, le Royaume-Uni et les autres parties de l'empire, plus particulièrement l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Depuis nombre d'années, nous avons été presque entièrement à la merci des compagnies de câbles transatlantiques qui faisaient à peu près ce qu'elles voulaient. A diverses reprises, des tentatives furent faites pour améliorer la situation. En 1902 ou 1903, le Parlement vota une certaine somme en vue d'obtenir une réduction dans les tarifs imposés par les compagnies. Plus tard, le Parlement canadien vota une loi dans le même but, mais une des conditions était qu'une loi semblable devrait être adoptée par le parlement anglais. Mais comme le parlement d'Angleterre n'a jamais voté la loi en question, la nôtre est restée lettre morte.

Les compagnies propriétaires de câbles sont des compagnies étrangères et elles exercent un monopole qui n'est pas vu d'un bon œil dans ce pays. Ce n'est que par la persuasion et à force de sollicitations que nous avons pu obtenir d'elles quelques concessions et elles ont repoussé la plupart de nos demandes.

Depuis l'avènement du Gouvernement actuel, ces compagnies ont accordé deux réductions dans leurs tarifs à l'égard du Canada. La première que nous avons obtenue au mois de décembre 1911, est entrée en vigueur le 1er janvier 1912. Lorsque cette question fut discutée pendant la session de 1911-1912, tout le monde fut d'accord à reconnaître que cette réduction, tout en étant une excellente chose, n'était pas suffisante. Plusieurs députés furent d'avis que le temps était venu pour le Canada d'avoir son propre câble à travers l'Atlantique. A cette occasion, en tant que ministre, j'ai déclaré que je ne pouvais pas engager le Gouvernement, vu qu'il s'agissait d'une entreprise considérable qui demandait à être mûrement étudiée.

L'été dernier, j'ai discuté l'affaire avec les autorités postales en Angleterre. Je me plais à reconnaître qu'en cette occasion, j'ai eu le concours des "Empire Press Unions", ainsi que les conseils du président de la Presse Associée canadienne, M. John Ross Robertson. J'ajouterai que sir J. Hennecker Heaton, l'initiateur bien connu du port à deux sous, m'a donné toute l'aide possible et que nous avons contracté envers lui une dette de reconnaissance.

J'ai cru que je devais d'abord connaître les intentions des autorités postales anglaises. J'ai exposé à M. Samuel, directeur général des Postes, en Angleterre, les vœux et les intentions du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les vœux des deux colonies sœurs et surtout de l'Australie, nous sont bien connus; elles veulent, à travers l'Atlantique, un câble appartenant à l'Etat. J'expliquerai dans un instant les opinions du très honorable M. Samuel, mais permettez-moi d'exposer auparavant la situation telle qu'elle existe entre le Canada, la mère patrie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Si je comprends bien la question, le désir général, en 1900, était d'établir une ligne exclusivement britannique entre ces quatre pays. C'était en 1900 que les quatre pays s'associèrent pour entreprendre la pose d'un câble sous-marin à travers l'océan Pacifique, entre la Colombie-Anglaise, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ce câble appartient aux quatre pays qui s'en partagent les recettes et les dépenses; l'Angleterre détient cinq parts, le Canada, cinq; l'Australie, six et la Nouvelle-Zélande, deux, soit dix-huit parts en tout. Ce câble nous donne des communications entre la Colombie-Anglaise, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. L'administration du câble et de tout ce qui s'y rattache a été confiée à une institution connue sous le nom de Pacific Cable Board. Ce bureau loua du chemin de fer canadien du Pacifique une ligne télégraphique entre la Colombie-Anglaise et Montréal, au prix de $55,000, de sorte que nous avons aujourd'hui un service complet entre la Nouvelle-Zélande, l'Australie et Vancouver, et entre Vancouver et Montréal, au moyen de cette ligne affermée. Entre Montréal et la côte de l'Atlantique et entre la côte de l'Atlantique et la mère patrie, il y a une lacune qui n'a pas encore été comblée, mais dont le Canada et les autres pays concernés se sont souvent occupés.

Pour combler cette lacune, nous avons dû avoir recours aux compagnies de câbles transatlantiques dont j'ai parlé. Les réductions consenties par les compagnies profitent surtout à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Mon intention n'est pas de critiquer ce qui a été fait, car on y a peut-

être vu une nécessité impériale, mais il est incontestable que nous n'avons pas retiré de cet arrangement les mêmes avantages que les trois autres pays associés.

Les choses en étaient là, quand j'ai eu le plaisir et l'avantage de rencontrer le très honorable M. Samuel, le directeur général des postes en Angleterre, l'été dernier. Je lui exposai la question de combler la lacune par la pose d'un cable transatlantique, et j'avais lieu de croire que je parlais également au nom de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Le Gouvernement canadien n'a arrêté aucun programme à ce propos et la proposition que je lui soumettais n'avait d'autre but que de provoquer l'étude de la question.

J'ai constatai que M. Samuel, pour le présent du moins, n'était pas favorable à un câble transatlantique appartenant à l'Etat. Il était très bien disposé à entendre toutes les propositions et tous les arguments, mais après avoir été mis en possession de tous les faits et de tous les renseignements, qu'il semblait posséder sur le bout de ses doigts, il restait convaincu que le temps n'était pas arrivé d'entreprendre la pose d'un câble transatlantique, aux frais de l'Etat.

Après plusieurs entrevues au cours desquelles toute la question fut discutée à fond, il décida que pour le moment ce que nous avions de mieux à faire était de chercher à obtenir les conditions plus favorables de la part des compagnies et que nous devions réserver la question d'un câble de l'Etat, comme une dernière ressource.

Les raisons qu'il donnait alors m'ont certainement impressionné. Sa principale objection était les progrès rapides et extraordinaires de la télégraphie sans fil. Sa prétention, résumée en quelques mots, était celle-ci: pourquoi se lancer dans des dépenses considérables pour la pose d'un câble, quand le câble sous-marin est à la veille d'avoir un rival dont on peut attendre les plus grandes choses et qui nous donnera des communications télégraphiques aussi bonnes, sinon meilleures? Pour ma part, je ne serais pas surpris si d'ici à quelques années la radio-télégraphie égalait et même surpassait le câble sous-marin.

Par le passé, les compagnies propriétaires de câbles se sont fait concurrence et ont abaissé leur tarif, mais je crois que, depuis, elles se sont réunies ou ont fusionné. Nous avons la Commercial Cable Company et la Western Cable Company. Elles ont le même tarif et ce tarif est passablement élevé. La pose et l'entretien des câbles sont beaucoup plus coûteux que les installations radio-télégraphiques et, par conséquent, ces dernières peuvent exiger des taux plus réduits et réaliser plus de bénéfices que les compagnies de câbles.

Une autre raison qui a été longuement discutée à cette occasion, et au sujet de laquelle tous les experts semblaient unanimes, c'est que bien qu'un seul câble à travers l'océan Pacifique soit suffisant pour le présent, et pour un grand nombre d'années encore, les conditions étaient bien différentes sur l'Atlantique. Si jamais l'Etat entreprenait de poser un câble à travers l'Atlantique, il faudrait nécessairement en poser un second avant longtemps, pour répondre aux besoins du service. La pose d'un double câble coûterait environ $5,000,000, tandis que l'installation d'un excellent système de télégraphie sans fil ne dépasserait probablement pas $300,000 ou $400,000. Pour ces différentes raisons, le directeur général des postes d'Angleterre n'était pas disposé à entreprendre la pose d'un câble transatlantique et, comme je le disais il y a un instant, j'étais bien prêt de partager sa manière de voir.

Nous avons par conséquent entâmé des négociations avec les compagnies de câbles, pour obtenir de nouvelles réductions dans leur tarif.

Les compagnies se montrèrent surprises de constater que nous renouvelions aussi tôt notre demande d'une diminution des tarifs, après l'abaissement accordé au mois de décembre 1911. A les entendre, elles auraient été ruinées, si cette politique avait été adoptée et elles ne pouvaient entretenir le moindre espoir de salut, à moins que la mère patrie et les colonies autonomes ne prissent des mesures pour améliorer la situation. Quoi qu'il en soit, une de ces compagnies consentit à entamer des pourparlers avec nous; quant à l'autre, les négociations en restèrent où elles en étaient. En effet, nous avions éprouvé quelque difficulté à trouver quelqu'un qui répondît pour cette compagnie ou qui consentît à entamer des pourparlers avec nous. Une réunion se tint au bureau du directeur général des postes anglais et le représentant de cette compagnie exprima une grande surprise et sembla croire que nous empiétions sur un terrain sacré. Il nous déclara que nous ne pouvions espérer beaucoup de concessions de sa part. Il finit par promettre qu'il étudierait la question, ajoutant qu'il ferait connaître sa réponse plus tard. Nous attendons encore cette dernière; mais l'autre compagnie, la Western Union, consentit à négocier avec nous Les pourparlers furent longs et difficiles, sinon oiseux. A chaque réunion ceux avec qui nous négociions estimaient qu'ils devaient envoyer un câblogramme à New-York, avant de prendre une décision, parce que, ainsi que vous le savez, monsieur l'Orateur, les tarifs de transport entre le Canada et l'Angleterre sont décidés à New-York. New-York évidemment n'était pas très bien disposé à notre endroit. Un jour, nous aurions pu croire que nos efforts allaient être couron-

nés de succès, mais le lendemain, arrivait un autre câblogramme de New-York qui nous éloignait plus que jamais de la solution de cette question. Finalement, il devint parfaitement évident que, bien que nous fussions certains d'obtenir quelque chose, nous ne pouvions nous attendre à recevoir la moindre concession jugée par nous juste et raisonnable.

C'est ainsi que les pourparlers durèrent si longtemps et avec si peu de succès qu'on dut y mettre fin. Entre temps, je m'étais sérieusement occupé de ce qui se passait, en Angleterre, au point de vue de la télégraphie sans fil. Après avoir informé le représentant de la compagnie Western Union que j'allais diriger mes efforts vers le même objectif, mais par un autre canal, je continuai mes négociations avec le directeur général des postes anglais. M. Samuel me tint au courant de ce qui se passait et le résultat final fut que les compagnies de télégraphe, après avoir refusé des conditions qui, à notre sens, étaient justes et raisonnables, soumirent des tarifs réduits au directeur général des postes. M. Samuel me fit part de ces conditions nouvelles et je laissai entendre alors que si les compagnies intéressées consentaient à adopter cette politique et à tenter l'essai des nouveaux tarifs, le Canada ne refuserait pas de bénéficier de cette diminution, mais que nous voulions qu'il fût bien entendu que nous n'acceptions pas ces tarifs et que nous n'entendions pas être liés par eux. La Chambre a déjà été mise au courant de ces diminutions et c'est pour ce motif que je ne m'attarderai pas longuement sur ces détails.

Je viens de dire que la première diminution, accordée, au mois de décembre 1911, apportait un certain soulagement. Celle de l'automne dernier et qui est venue en vigueur le 1er janvier 1913, établit un état de choses plus satisfaisant, mais elle est loin d'accorder au Canada les tarifs dont notre pays a le droit de jouir, si je ne me trompe. Il est un tarif qu'il a été absolument impossible de faire abaisser, c'est celui qui se rapporte au commerce en général. On obtint une première diminution du tarif des câblogrammes retardés, les correspondances adressées aux journaux par télégraphe et celles de fin de semaine envoyées à certains journaux, et cette réduction fut en vigueur le 13 janvier 1911. Toutes les diminutions opérées le 1er janvier, ont été faites sur les mêmes données. Elles s'appliquent toutes aux câblogrammes retardés, aux correspondances adressées aux journaux par câblogramme et aux lettres de fin de semaine, mais nulle diminution n'a été faite, jusqu'à présent, dans le cas des câblogrammes réguliers, ceux adressés par les hommes d'affaires, soit en clair, soit chiffrés. Le tarif reste celui en

vigueur depuis des années, c'est-à-dire 25 cents du mot.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre remédie, jusqu'à un certain point, au moins, à cet état de choses. Nous sommes partie à une entente que ce bill confirmera et ratifiera, s'il plaît au Parlement de l'accepter. Je l'expliquerai brièvement. Un certain nombre de personnes à l'aise, en Angleterre, ont formé un syndicat qui a été reconnu civilement sous le nom de Syndicat de radiotélégraphie universelle. Il fournira à ce pays le système de plus efficace et le plus perfectionné de télégraphie sans fil qui soit connu. J'ai nommé le système Poulsen à arc. On l'a éprouvé et les expériences ont établi la supériorité de cette invention. Le syndicat dont j'ai parlé s'engage—et cela avec garantie de mener l'entreprise à bonne fin—à ériger des stations de télégraphie sans fil et d'établir des communications par télégraphie sans fil entre le Canada et la mère patrie. Le point central du système, pour le Canada, sera à Montréal. Cela complétera le service dont je viens de parler. En second lieu, le syndicat garantit qu'il donnera un excellent service à une vitesse de quatre cents lettres à la minute. Ceci est très important. Quatre cents lettres à la minute, cela équivaut à 100 p. 100 de mieux que ce que peuvent faire, en moyenne, les compagnies de câbles, à l'heure qu'il est.

M. MACLEAN (York-sud): De combien ce nouveau service l'emportera-t-il sur celui que fournissent les compagnies de câbles transocéaniques?

M. PELLETIER: Quatre cents lettres à la minute, cela représente 100 p. 100 de mieux. Les câbles, suppose-t-on, doivent nous donner deux cents lettres à la minute. Si nous adoptons la méthode bien connue de compter cinq lettres par mot, cela représentera quarante mots, ou deux cents lettres par minute, ou quatre cents lettres. Le tarif que les intéressés s'engagent à fournir au Canada est le suivant: pour messages chiffrés, 8 deniers par mot, au lieu de douze deniers, tarif des compagnies de câbles transocéaniques. En second lieu—et c'est probablement la partie la plus importante de la convention, en ce qui concerne le public en général—les câblogrammes rédigés en clair seront transmis au taux de quatre deniers par mot, sans retard aucun, ce qui l'emporte grandement dans une proportion de deux tiers sur le service que les compagnies de télégraphe transocéaniques donnent aujourd'hui. Les messages ou les câblogrammes du Gouvernement seront transmis à 2 deniers ½ par mot et ceux adressés aux journaux ou envoyés par eux seront expédiés à 2 deniers du mot. Les com-

pagnies ont, dans le passé, concentré leurs efforts de façon à accorder aux journaux des tarifs moins élevés que ceux qu'elles réclamaient du public en général. S'imaginaient-elles que si la presse était satisfaite elles éprouveraient moins de difficulté dans le cas des autres classes de la société? Je l'ignore, mais nous avons certainement réussi à obtenir pour les journaux une diminution des prix plus sensible que ne l'a été celle que l'on a consenti à nous accorder pour le public en général. Tels qu'abaissés, l'été dernier, les prix ordinaires pour les dépêches adressées aux journaux furent abaissés de 10 à 7 cents par mot, avec une réduction spéciale à 5 cents par mot entre minuit et six heures du matin, ou entre une heure de la journée et cinq heures du matin, suivant le pays d'origine. Aujourd'hui, le tarif est abaissé à deux deniers par mot. Tels sont les prix, par télégraphie sans fil expédiés de n'importe quelle partie de l'Angleterre ou de l'Irlande à Montréal.

M. MACLEAN (York-sud): La compagnie a-t-elle pris un brevet d'invention?

M. PELLETIER: Oui.

M. MACLEAN: Quels sont les inventeurs ou les propriétaires de ce brevet?

M. PELLETIER: Les inventeurs sont MM. Poulsen et Pedersen. Ce brevet a été acquis par le syndicat qui est partie à la convention arrêtée avec nous.

M. MACLEAN: Quand pourront-ils faire fonctionner ce système?

M. PELLETIER: J'en arrive à ce point. Ce renseignement n'est pas officiel; il m'a été fourni par le gérant de la compagnie. Les plus forts actionnaires sont la compagnie de tabac Impériale, Werner, Beit et compagnie, Kleinwort, sir Robert Jardine, lord Harris, Basil Montgomerie et FitzGeralds.

Ce sont tous des millionnaires. Ce syndicat nous accordera des tarifs grandement abaissés entre l'Angleterre et Montréal. Nous savons tous que la Presse Associée du Canada reçoit ses câblogrammes à Montréal, d'où elle les expédie par tout le Canada, d'après une entente conclue avec les compagnies qui possèdent ces lignes transocéaniques, au moyen des compagnies de télégraphie terrestre. Ce syndicat s'engage à payer, pour la transmission de ces nouvelles à d'autres parties du Canada, une certaine proportion de ce qu'acquittent, pourrais-je dire, les "consommateurs". Le terme n'est peut-être pas du très bon anglais, mais il rend bien mon idée.

M. LEMIEUX: Quelle proportion?

M. PELLETIER: Peut-être ferais-je mieux de lire cette disposition dont on saisirait ainsi mieux la portée:

En ce qui concerne le Canada, les taux indiqués dans le présent article embrassent les montants que devra acquitter le syndicat à l'administration des lignes terrestres comme suit:

1. Pour les messages énumérés au paragraphe A, B et C, trois quarts de cent par mot en deçà de la zone comprenant les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, et un cent et un quart pour les dépêches adressées partout ailleurs.

2. Pour les messages mentionnés au paragraphe "D", un demi-cent par mot, en deçà de ladite zone, trois quarts de cent pour la province du Manitoba et un cent pour les provinces de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Si, après avoir obtenu le consentement et l'autorisation dudit bureau des commissaires des chemins de fer, l'administration de la ligne terrestre réclame plus que les taux mentionnés ci-dessus pour tels messages, le syndicat aura le droit de demander à ses clients les sommes supplémentaires dont il aura besoin pour s'acquitter envers les administrations de ces lignes terrestres.

Il est assez difficile de se procurer des renseignements sur les termes mêmes de l'entente qui existe entre les compagnies de télégraphie terrestre et les compagnies qui exploitent ces câbles sous-marins. Si je suis bien informé, ces taux supplémentaires que ce syndicat se propose d'acquitter mettront toutes les parties du Canada sur un pied d'égalité, au point de vue pratique.

M. LEMIEUX: Pas de distinction entre l'Ouest et l'Est?

M. PELLETIER: Non. Cette convention contient une disposition d'après laquelle la compagnie de télégraphie terrestre ne peut réclamer un tarif plus élevé que celui que j'ai déjà mentionné, sans avoir obtenu, d'abord, le consentement du bureau des commissaires des chemins de fer.

M. LEMIEUX: Vous accordez une subvention à cette compagnie?

M. PELLETIER: Non.

M. LEMIEUX: A-t-elle un droit exclusif?

M. PELLETIER: Non.

M. MACLEAN (York-sud): L'administration des postes anglais est-elle partie à cette convention?

M. PELLETIER: Non, sauf qu'elle accorde un droit d'atterrissement à cette compagnie, ainsi que nous le faisons nous-mêmes. La convention contient une condition spéciale d'après laquelle ce syndicat recevra à Montréal, sans coût supplémentaire, tous les messages que devra transmettre le câble transpacifique à l'Australie ou à la

Nouvelle-Zélande. Ce syndicat s'engage également à recevoir, à Montréal, les dépêches communiquées par le câble transpacifique et à les transmettre à l'Angleterre aux taux ici fixés. Tout sera sous la juridiction du bureau de la commission des chemins de fer. Il est défendu au syndicat de conclure des arrangements relatifs au trafic ou de fusionner avec aucune autre compagnie de télégraphie sans fil, ou de câble, ou terrestre, sans en avoir obtenu l'autorisation de la commission.

Les deux premières stations seront établies, l'une dans le Royaume-Uni, probablement sur la côte de l'Irlande, et l'autre à un endroit à être approuvé par le Gouverneur en conseil, sur le littoral du Canada, dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse. Elle établira et mettra en service ses stations à ses propres risques et dépens. Elle nous a fait un dépôt de £10,000 comme garantie de sa bonne foi. Ce cautionnement sera confisqué, si elle ne remplit pas à l'entière satisfaction de la Commission des chemins de fer les obligations qu'elle a assumées. Le ministre des Finances conservera ce cautionnement aux conditions suivantes. Lorsque le syndicat aura dépensé $50,000 de son propre argent, dont $25,000 au Canada, la moitié du dépôt lui sera remboursée. Le remboursement de l'autre moitié s'effectuera lorsqu'il nous aura donné l'entière satisfaction à laquelle il s'est engagé.

Tout le système doit être achevé dans les douze mois qui suivront la signature du contrat et l'autorisation octroyée par le Gouverneur en conseil d'établir sa station au Canada.

M. MACLEAN (York-sud): Le syndicat possède-t-il actuellement une ligne quelque part?

M. PELLETIER: Il en possède une en Amérique et en Allemagne. En réalité, il possède un système qui fonctionne présentement entre San-Francisco et Honolulu. Ces messieurs ont leurs patentes pour le Canada et la Grande-Bretagne. Aux termes de leurs contrats, ils garantissent ces patentes et assument tous les risques à ce sujet. Le Gouvernement a consenti à ce que ces patentes ne soient pas confisquées, même si le syndicat peut avoir à importer au Canada pour la construction de ses stations ou la mise en service des accessoires d'installation actuellement fabriqués au Canada. Nous répondons ensuite de faire tout en notre pouvoir pour empêcher d'autres compagnies d'établir une différence à son détriment et de refuser d'expédier ses dépêches. La durée du contrat est de cinq années, mais, à l'expiration du contrat, le syndicat garantit qu'il n'y aura pas d'augmentation dans les taux stipulés dans le contrat, si ce n'est avec le consentement de la commission des chemins de fer. Cette dernière pourra, ainsi que nous le verrons dans un instant, être remplacée à un moment donné par une autre commission.

Ce contrat renferme une autre particularité importante. Notre câble du Pacifique, propriété de l'Etat, est actuellement mis à sa plus haute contribution. Il pourra avant longtemps devenir nécessaire d'installer un deuxième câble ou de fournir d'autres moyens d'effectuer une partie du service que le câble ne peut accomplir.

M. MACLEAN (York-sud): Le câble du Pacifique n'est-il pas rémunérateur?

M. PELLETIER: Oui: Il peut être intéressant d'énoncer un ou deux faits à ce sujet. Le câble du Pacifique a d'abord coûté aux pays intéressés, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, environ 2,000,000 de livres sterling—je parle de mémoire. Il a depuis été opéré un prolongement à partir de la baie Doubtless dans la Nouvelle-Zélande jusqu'à Aukland, et depuis Aukland jusqu'à Sydney, Australie, au coût d'à peu près £160,000 à £175,000. Par conséquent, le coût total du câble du Pacifique avec ses prolongements se chiffrerait par environ £2,175,000. La Grande-Bretagne a avancé l'argent en vue d'établir ce câble, et les trois autres pays intéressés ont convenu de rembourser la Grande-Bretagne à raison de £77,000 par année, je crois. Mais la commission des câbles fournit elle-même environ £37,000 à £40,000 par année, dans le but de nous aider à rembourser la Grande-Bretagne.

Il est stipulé dans le contrat que, si, comme nous l'espérons, il se trouve que nous avons besoin d'une plus ample communication téléphonique entre le Canada et les colonies sœurs d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, on peut exiger que ce système soit mis en service. On ne peut le faire qu'avec le consentement des propriétaires du câble de l'Etat, et il est stipulé que dans aucun cas ce système ne pourra concurrencer notre propre câble fédéral.

M. LEMIEUX: Quelle subvention est payée?

M. PELLETIER: Aucune. C'est un excellent arrangement pour le Canada, je crois. Nous leur permettons simplement de s'installer au pays. Le contrat renferme une clause, en vertu de laquelle nous nous réservons le droit d'acquérir toute l'installation au moyen de l'expropriation. Cette réserve est faite afin que les gens ne prétendent pas qu'ils ont été pris par surprise, dans le cas où le Canada jugerait opportun d'adopter une politique de télégraphie sans fil appartenant à l'Etat. Mon honorable ami m'a posé une question au sujet de la subvention. Il serait peut-être préférable de lire l'article du contrat

s'y rattachant, en vue de fournir le renseignement:

13. Le présent contrat n'oblige pas le Gouvernement, ni la presse, ni le public à livrer, au syndicat, en totalité ou en partie, leurs affaires. Il est entendu que le syndicat entre dans le champ de la concurrence générale à ses propres risques et dépens, et que toute compagnie ou toutes compagnies pourront être autorisées à exercer des opérations, comme si le présent contrat n'avait pas été passé.

En résumé, c'est un nouveau rival qui apparaît, conformément à la croyance proverbiale que la concurrence est la vie du commerce, et que plus la concurrence est vive, plus la chance est grande de faire diminuer les taux des compagnies existantes.

Le contrat contient une clause, la clause 8, que je ne lirai pas, mais sur laquelle j'attirerai l'attention de la Chambre. Je l'ai déjà mentionnée, mais c'est une clause très claire. Cependant elle peut exiger une plus ample explication.

Elle stipule que si ce syndicat ne nous donne pas la satisfaction qu'il garantit, le Canada aura le droit d'acquérir le système et de le faire fonctionner.

Le traité a été signé sous réserve de la ratification du Parlement.

L'autre partie du projet de loi prévoit la création d'une commission à être désignée sous le nom de commission de télégraphie sous-marine. Elle se composera du ministre des Postes, du ministre de la Marine et des Pêcheries, du ministre des Chemins de fer et des Canaux et du ministre des Travaux publics. Cette commission, après l'adoption de la loi et après qu'elle sera autorisée à rendre des règlements, sera, à toutes fins, en ce qui concerne la télégraphie sous-marine, investie de tous les pouvoirs que le présent contrat confère à la Commission des chemins de fer. Jusqu'à ce que cette commission soit créée et qu'elle ait rendu des règlements, la Commission des chemins de fer surveillera toutes les opérations. Nous prévoyons dans le présent projet de loi, ainsi qu'on l'a prévu en Angleterre, que les compagnies de télégraphie sans fil et de câbles sous-marins seront obligées d'obtenir du Gouvernement canadien un permis d'atterrissement au pays. Les honorables membres de cette Chambre savent assurément qu'aucune compagnie de câbles sous-marins ou de télégraphie sans fil n'a le droit d'établir une station de câbles ou de télégraphie sans fil sur les bords du Royaume-Uni, sans obtenir du gouvernement britannique un permis à cet effet.

M. MACLEAN (York-sud): La nouvelle compagnie possède-t-elle ce droit de s'établir en Angleterre?

M. PELLETIER: Oui.

M. MACLEAN: Pourquoi alors le ministre des postes d'Angleterre n'est-il pas partie au présent contrat?

M. PELLETIER: Le ministre des postes d'Angleterre nous a appris qu'il accorderait un permis d'atterrissement à cette compagnie, si elle se chargeait d'inaugurer un système de télégraphie sans fil entre l'Angleterre et le Canada. Il est inutile que le ministère des postes britannique coopère au présent contrat dans une plus grande mesure que nous. Nous octroyons à la compagnie un permis d'atterrissement, et le gouvernement britannique en fait autant. La compagnie supportera tous les frais.

M. LEMIEUX: Entre différents points en Angleterre, accordera-t-elle les mêmes taux au Canada?

M. PELLETIER: Je crois qu'elle leur accorde un excellent taux. Je serai plus renseigné dans quelques jours. Quoi qu'il arrive le syndicat est satisfait des taux accordés par le ministère des postes britannique.

Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'autres observations à formuler à ce sujet. En résumé, nous aurons maintenant quatre concurrents. Dans le passé, nous avions les stations Marconi et deux compagnies de câbles sous-marins. Voici un nouveau concurrent qui entre dans le champ de la libre concurrence à ses propres risques et dépens. J'espère fermement qu'il obtiendra un grand succès et, par suite, il ne sera pas nécessaire que le Canada pose dans l'océan Atlantique un câble qui lui appartiendra. Si nous ne pouvons prouver au ministre des postes d'Angleterre, au moyen de cette expérience, que ses espérances ne peuvent se réaliser, en ce qui concerne la télégraphie sans fil, il est probable que la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se concerteront au sujet d'un câble transatlantique possédé par l'Etat.

M. LEMIEUX: Comment les tarifs de Marconi soutiennent-ils la comparaison avec ceux-ci?

M. PELLETIER: Ils sont un peu plus élevés, je crois, mais il a récemment été opéré une réduction. A cet égard, je me prononce avec une grande hésitation, car je ne suis pas entièrement renseigné à ce sujet. Je ne désire pas qu'on interprète mes paroles comme étant de quelque manière hostile au système Marconi. Je considère que M. Marconi est un grand bienfaiteur public. Mon honorable ami sait que le Canada a établi en 1902 une station Marconi au coût de $70,000. Dans nos négociations avec les compagnies de câbles sous-marins, lorsque nous avons recommandé d'abaisser leurs tarifs au niveau de celui du système Marconi, elles nous ont répondu que les Marconi n'étaient pas des rivaux sérieux. Je n'irais pas aussi loin. Le système a certainement une grande valeur. Toutefois, dans le présent cas, le

but est de faire entrer en concurrence ces quatre compagnies. En conséquence, le Canada obtiendrait les faibles tarifs transatlantiques que nous avons désirés depuis nombre d'années.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Outre les cinq années mentionnées dans le contrat, pour quelle durée de temps la compagnie est-elle autorisée à continuer ses opérations?

M. PELLETIER: La compagnie sera sur le même pied que les autres compagnies de câbles sous-marins ou de télégraphie sans fil. Elle devra obtenir de ce Gouvernement des permis d'atterrissement, et ces permis énonceront le temps durant lequel la compagnie sera autorisée à exercer des opérations.

M. ARMSTRONG: Le Gouvernement conclut un arrangement spécial avec cette compagnie pour la transmission des dépêches; pour quelle durée de temps environ?

M. PELLETIER: La durée de cet arrangement n'est que de cinq ans. A l'expiration de ces cinq années, la compagnie s'engage à ne pas hausser les taux.

M. ARMSTRONG: Elle continuera d'exercer des opérations pour le compte du Gouvernement?

M. PELLETIER: La compagnie n'existe pas dans l'intérêt de l'Etat, mais dans l'intérêt du public. Le Gouvernement lui permet seulement d'entretenir ce service.

M. MACLEAN (York-sud): Grâce à la nouvelle commission des télégraphes sous-marins, l'Etat aurait-il la haute main sur les compagnies existantes?

M. PELLETIER: Oui. Le rédacteur des lois m'apprend qu'il sera peut-être nécessaire de présenter un projet de résolution relatif au présent bill à cause de l'article 8 sur lequel j'ai déjà appelé l'attention. Cet article permet au gouvernement canadien de prendre possession de ces stations, s'il croit devoir le faire dans l'intérêt public. Ce n'est là qu'une éventualité, mais elle pourra se réaliser, et avant que le bill subisse sa deuxième lecture, je saisirai la Chambre d'un projet de résolution approuvé par Son Excellence l'Administrateur.

M. PUGSLEY: Cela ne doit-il pas avoir lieu avant la première lecture?

M. l'ORATEUR: Dans ces dernières années; des projets de lois ont souvent été déposés, et la résolution a été adoptée et renvoyée au comité après la deuxième lecture. Notre règlement dit que le projet doit être mis sur le tapis au moyen d'une résolution; le règlement anglais dit que, lorsque la dépense des fonds n'est qu'une affaire secondaire, le bill peut être déposé et la résolution adoptée ensuite et renvoyée au comité égnéral après la deuxième lecture du bill. Dans le présent cas, l'éventualité est si éloignée que j'ai cru pouvoir permettre le dépôt du bill de cette manière, ainsi que cela s'est fait plusieurs fois ces années dernières.

M. PUGSLEY: Pourquoi le comité du conseil privé, plutôt que la Commission des chemins de fer, aurait-il la haute main sur ce service de télégraphie sans fil? Le conseil privé n'a pas de spécialistes ni d'organisme comme en possède la Commission des chemins de fer.

M. PELLETIER: Nous avons adopté la ligne de conduite suivie à cet égard en Angleterre. Le comité appelé comité des droits d'atterrissement est présidé par le président du bureau du commerce et le ministre des Postes, et il se compose d'autres membres du Gouvernement.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: J'ai écouté avec une vive attention l'exposé très clair que vient de faire le ministre des Postes. Je félicite celui-ci de la clarté avec laquelle il a soumis la question à la Chambre. Le problème des tarifs des télégraphes sous-marins m'a toujours intéressé d'une façon spéciale pendant que j'étais ministre des Postes, car je me considérais comme le ministres des communications, rôle qui incombe au ministre des Postes dans tous les autres pays du monde.

De plus, je suis fier d'appartenir à la fraternité des journalistes, et j'ai toujours cru que nous devrions nous occuper davantage de répandre dans tout l'empire britannique les nouvelles d'Angleterre. Cette question est importante au point de vue impérial et devrait préoccuper tous ceux qui s'intéressent au sort de l'empire britannique. Elle n'est pas nouvelle. Elle a été soumise aux diverses conférences impériales depuis 1887, date de la première conférence. Personne n'ignore que la conférence qui s'est réunie à Ottawa en 1893 et en 1894 s'est presque exclusivement occupée de l'établissement du télégraphe sous-marin du Pacifique. A cet égard, le Canada et l'empire doivent beaucoup de reconnaissance à sir Sanford Fleming, Canadien distingué, vieillard dont nous sommes tous fiers. Nous savons tous que sir Sanford Fleming a consacré sa vie entière à l'établissement du télégraphe sous-marin du Pacifique, et je suis certain que si la Providence lui accorde encore quelques années de vie, il verra la chaîne se compléter, c'est-à-dire qu'il verra poser dans les eaux de l'Atlantique un télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat.

Je ne dois pas oublier non plus que la chambre de commerce de la ville d'Ottawa a toujours été au premier rang lorsqu'il s'est agi d'assurer des communications télégraphiques à bon marché avec l'empire.

Différentes conférences qui ont suivi celles de 1887 et de 1894 ont adopté des résolutions par lesquelles le gouvernement anglais et le Canada s'engageaient à mettre tout en œuvre pour obtenir une diminution sensible des tarifs ou, tel que convenu à la conférence de 1911, l'établissement entre la Grande-Bretagne et le Canada d'un télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable ministre. Bien que nous n'ayons pas réussi dans le passé à obtenir du monopole des télégraphes sous-marins les diminutions auxquelles nous avions droit, bien que je sois certain que nous ne pourrons pas persuader à ce monopole d'abaisser ses tarifs à un niveau raisonnable, je n'en crois pas moins qu'on peut conclure de meilleurs arrangements avec les compagnies de télégraphes sous-marins qu'avec une compagnie de télégraphie sans fil, pour assurer des communications télégraphiques à bon marché entre la Grande-Bretagne et le Canada. Ce n'est pas que je veuille diminuer aucunement l'importance des arrangements que mon honorable ami a conclus avec la compagnie Poulsen, mais nous savons aujourd'hui, pour avoir expérimenté la télégraphie sans fil, qu'elle ne peut pas lutter avantageusement contre le télégraphe sous-marin, parce que à certaines heures du jour des phénomènes atmosphériques nuisent au fonctionnement du télégraphe sans fil. Je tiens ce renseignement de M. Marconi lui-même que j'ai eu l'honneur de rencontrer lorsque je m'étais rendu en Angleterre pour remplir une mission semblable.

M. PELLETIER: Ce syndicat s'engage à donner un service ininterrompu, jour et nuit.

M. BORDEN: Est-ce aux mêmes heures tous les jours que cet inconvénient se présente?

M. LEMIEUX: Non, la question est trop technique pour que je puisse l'expliquer à fond ou que je puisse désigner l'heure, mais cela dépend du cours du soleil. J'espère qu'avant la deuxième lecture je pourrai trouver dans ma correspondance la véritable cause de l'interruption du service de la télégraphie sans fil à certaines heures du jour.

Sans vouloir critiquer ou dénigrer les arrangements pris par mon honorable ami, je n'en persiste pas moins à dire que la question des communications télégraphiques à un prix raisonnable ne recevra sa solution au Canada et en Grande-Bretagne que lorsque nous aurons un télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat.

Il y a en cette enceinte de plus anciens députés que moi, vous entre autres, monsieur l'Orateur, et ils se souviennent et vous vous souvenez que, lors de l'établissement du télégraphe sous-marin du Pacifique, il y a quelques années, il y avait des gens qui croyaient que l'entreprise était vouée à un insuccès lamentable, et que le télégraphe du Pacifique, parce qu'il appartenait à l'Etat, était la cible contre laquelle les différentes compagnies qui avaient fusionné leurs intérêts depuis un quart de siècle décochaient leurs traits. Ainsi que le ministre le disait tantôt à juste titre, le câble du Pacifique a donné d'heureux résultats et ses recettes, si on n'en consacrait pas une partie au fonds d'amortissement, dépasseraient aujourd'hui de beaucoup les dépenses. Nous savons aussi que le câble du Pacifique a contribué au développement de nos relations commerciales et amicales avec les possessions de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

L'honorable ministre a été, comme moi, en butte à l'indifférence des autorités anglaises à l'égard de cette question, et cette indifférence se conçoit facilement. John Bull est John Bull. Il n'y a guère en Grande-Bretagne, notamment en Ecosse et en Angleterre, une famille sur vingt qui n'ait pas un intérêt direct ou indirect dans le grand réseau des câbles de l'univers. Les actions de ces compagnies ont un grand prix, et lorsqu'un ministre canadien ou un ministre australien frappent à la porte du ministre des postes de la Grande Bretagne et le prient d'abaisser les tarifs, celui-ci sait que ses commettants l'entourent et que, s'il fait en sorte de diminuer leurs dividendes, il aura des nouvelles des électeurs anglais. Parlons franchement. Voilà l'inconvénient, le nœud de la difficulté. En Angleterre, presque toutes les familles à l'aise sont actionnaires des compagnies de télégraphes sous-marins, et j'ai appris, après avoir fait au moins trois tentatives pour obtenir un abaissement des tarifs, que nous ne pouvons pas nous attendre à avoir, je ne dirai pas les bons offices des ministres anglais, car nous les avons toujours, mais les chaudes sympathies du ministre des postes d'Angleterre, en ce qui concerne l'abaissement des tarifs des câblogrammes. Nous devons compter sur nous-mêmes, et comment pourrons-nous le faire, si ce n'est en nationalisant les télégraphes sous-marins. Le syndicats existe à New-York; oui, nous dépendons de New-York. Les nouvelles que publient les journaux de ce pays, dans l'Ouest et dans l'Est, sont altérées; nous ne recevons pas les véritables nouvelles d'Angleterre. Pourquoi? Parce que le monopole des câbles se trouve à New-York. Mais que le Gouvernement canadien déclare qu'il est temps que les huit millions de sujets britanniques du Canada aient un câble qui leur appartienne et nous aurons bientôt de New-York une diminution des tarifs. Cependant, même s'il n'y a pas de diminution, cela serait d'une importance infime comparati-

vement au résultat qui découlerait de la possession d'un câble par l'Etat.

L'honorable ministre avouera que le câble vaut mieux que le télégraphe sans fil. La pose d'un câble entre la Grande-Bretagne et le Canada, si les tarifs sont raisonnables, resserrera plus les liens impériaux que toutes des diminutions que nous pourrions obtenir du monopole américain. Je lirai avec un vif intérêt la convention passée par le ministre avec la compagnie Poulsen.

Je le répète, je ne veux pas critiquer, mais j'ai tant entendu parler des différends de la compagnie Marconi et du syndicat Poulsen, que je crains que mon honorable ami ne fasse qu'ajouter aux embarras et aux ennuis du Gouvernement. Les compagnies Poulsen et Marconi ressemblent aux familles de York et de Lancaster, ou aux guelfes et aux gibelins; elles sont constamment aux prises. Elles se suivent d'un pays à l'autre. Pour un ministre des Postes c'est un spectacle de voir les représentants de ces deux compagnies se faire concurrence et de les écouter vanter l'excellence de leurs entreprises respectives. Toutefois, si les arrangements pris par le ministre réussissent, celui-ci aura droit aux remerciements de la population canadienne; mais j'en doute, car je ne puis mettre sur le même pied le câble et le télégraphe sans fil. Nous avons subventionné le télégraphe Marconi au Canada et il a fait concurrence aux compagnies de câbles sous-marins; cependant, celles-ci n'ont tenu aucun compte de cette concurrence. Quant aux tarifs, les arrangements semblent plutôt compliqués.

Il y a une légère réduction; j'avais espéré qu'elle serait plus considérable, et je ne comprends pas bien si, lorsque la dépêche sera rendue au Canada, le consommateur —l'expression employée par mon honorable ami est très juste—dans l'extrême Ouest paiera le même tarif que le consommateur à Montréal ou à Toronto. Dans tous les cas, ces questions seront éclaircies lorsque nous verrons le bill et la convention. Pour ma part, je tiens pour le tarif de deux sous du mot, rien de plus, rien de moins.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter mon honorable ami, le directeur général des Postes (M. Pelletier), du pas en avant qu'il vient de faire dans cette importante question. Je désire aussi exprimer mon regret qu'il ne soit pas allé plus loin dans la question de la nationalisation des câbles. S'il y a une chose que nous devons craindre, ce sont ces compagnies de télégraphie, que ce soit des compagnies de télégraphie sans fil ou des compagnies de câbles ordinaires.

Jusqu'à présent, ces compagnies ont été des ennemies du public plutôt que des amies, et au sujet de la télégraphie sans fil, nous savons qu'il y a douze ans le Gouvernement a fait avec la compagnie Marconi une convention qui devait apporter un remède à la situation. Jusqu'à présent, nous n'en avons reçu aucun soulagement, et rien ne nous assure que cette nouvelle compagnie ne marchera pas sur les traces de la compagnie Marconi.

Bien qu'elle puisse être une compagnie indépendante dans le moment, qui peut dire qu'elle ne subira pas le sort des autres compagnies qui sont entrées en concurrence dans la télégraphie par câble, ou qu'elle ne sera pas englobé un jour dans le grand monopole des câbles —le plus grand monopole qui existe au monde aujourd'hui? Ce monopole couvre tout le globe. Il a accaparé le réseau américain du téléphone Bell et le réseau de la même compagnie au Canada, et avant longtemps ce monopole se rendra aussi maître de cette compagnie qui vient lui faire concurrence. Je n'ai pas la moindre confiance que le Gouvernement puisse régler le tarif de ces compagnies, à moins qu'il ne fasse des règlements très sévères.

Nous avons de cela un exemple des plus frappants sous nos yeux. Nous avons accordé des chartes à des compagnies de chemin de fer qui devaient faire de la concurrence aux lignes établies, nous leur avons accordé des subventions considérables et des octrois de terre généreux, et des lois. Aujourd'hui on prétend que ces compagnies sont incapables de remplir la promesse qu'elles avaient faites de donner de la concurrence. On prétend que l'on ne doit pas permettre au chemin de fer canadien du Pacifique d'abaisser ses tarifs, parce que les autres compagnies qui sont supposées lui faire de la concurrence, n'y peuvent pas résister. Et cependant on nous avait promis la concurrence.

Il y a un autre aspect à cette proposition, c'est celui-ci: Nous sommes engagés dans un grand pacte impérial au sujet d'un câble national dans l'océan Pacifique. Pourquoi ne pas continuer ce pacte en ayant nos câbles dans l'Atlantique et compléter dès qu'on le pourra le cercle autour du monde? Le Gouvernement aurait dû tenir une espèce de conférence avec les différents associés dans le câble du Pacifique, avant de se séparer d'eux et d'adopter ce qui paraît être un action indépendante. Nous aurions dû continuer à faire partie de la convention entre la mère patrie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, vu, surtout, le fait que le câble du Pacifique a donné d'excellents résultats et en donnera de meilleurs avant longtemps, et vu aussi qu'il est hors de tout doute qu'un câble national dans l'Atlantique aurait un succès énorme. Nous étions tenus de consulter les autorités impériales, et j'ai cherché à savoir de l'hono-

rable directeur général des Postes s'il les avaient consultées, mais je n'ai pu obtenir de réponse directe.

Je connais parfaitement toute la puissance du monopole de câbles sous-marins, mais je crois qu'il suffirait de faire savoir au gouvernement impérial que le câble du Pacifique ayant donné d'excellents résultats, nous, comme faisant partie de l'empire, et comme Canadiens possédant un câble et un réseau télégraphique, par fil ou autrement, désirons avoir un câble national dans l'Atlantique. En d'autres mots, vu que l'Augleterre possède sa télégraphie locale, de même que les autres pays de l'Europe possèdent chacun leur réseau télégraphique, et vu aussi qu'un câble national traverse maintenant l'océan Pacifique, nous croyons que ce réseau de télégraphie nationale aurait dû être continué dans l'océan Atlantique, ce qui nous aurait assuré une concurrence immédiate. Aujourd'hui il n'y a aucune certitude que nous aurons cette concurrence. Elle viendra peut-être, mais si c'est une bonne chose alors l'Etat devrait s'en emparer immédiatement et avoir sa télégraphie à lui.

L'idée que les Américains monopaliseront le réseau des câbles de l'empire, du reste du monde et du Canada, ne me sourit pas. Nous sommes capables, nous sommes assez riches, pour avoir un câble à nous, et je crois que nous avons eu assez d'expérience du succès de la télégraphie sous marine et autres pour nous justifier d'en faire l'essai.

Il y a un autre aspect à cette question des télégraphes qui a été très marqué dans le passé. Chaque fois que l'exploitation ne rapportait pas de profit, on l'abandonnait à l'Etat ou à l'empire, mais chaque fois qu'elle était profitable, une compagnie particulière en obtenait l'exploitation et la conserve encore aujourd'hui. Ces compagnies ont constamment refusé de diminuer leurs tarifs et elles continueront de refuser. Elles vont essayer d'acheter cette compagnie et de l'englober dans leur réseau. Elles vont essayer de rompre l'harmonie qui a existé jusqu'à présent entre la mère patrie et les nations sœurs dans l'empire. Et ce que je regrette par-dessus tout, c'est que le département des postes en Angleterre ne soit pas partie à cette proposition, et qu'il n'y ait aucune entente directe avec l'empire ou aucun des Etats au sujet de cette compagnie.

On s'éloigne de l'idée d'unité impériale qui faisait la base de notre action au sujet du câble du Pacifique, et l'on fait une convention nouvelle qui peut ne pas réussir, qui ne sera pas mise à exécution maintenant et qui peut être retardée longtemps. On ne sait pas que nous pouvons établir un câble national dès demain, un câble qui rendra de bons services dans quelques mois et qui contribuera immédiatement à faire baisser de 5 p. 100 les taux, au moyen de l'emploi de l'instrument multiplex, qui doublera, quadruplera et quintuplera la puissance de transmission des câbles sous-marins ordinaires. Mais jusqu'à présent l'expérience a montré que nous n'avons pas été heureux dans nos rapports avec ces compagnies. Ce monopole des câbles qui existent en Angleterre est encore beaucoup plus puissant que nous l'a dit l'ancien directeur général des Postes (M. Lemieux). Ce monopole a pu circonvenir tous les gouvernements qui se sont succédé en Angleterre et conserver ses privilèges. Aujourd'hui, la compagnie Marconi est devenue un monopole et est une des corporations les plus puissantes en Angleterre. Elle est en ce moment le sujet d'une enquête devant un comité de la chambre des communes anglaise, et elle a le même défaut que toutes les autres corporations de ce genre—son capital est majoré ; et elle a tous les caractères des corporations de ce genre. Elle est maintenant maîtresse aux Etats-Unis. Elle a succédé au monopole anglais. Elle a englobé la compagnie de téléphone Bell. Elle a acquis quelques-unes de nos lignes télégraphiques locales, et fera tous ses efforts pour s'emparer de cette compagnie avec laquelle nous faisons un contrat. Pourquoi n'établirions-nous pas immédiatement un câble appartenant à l'Etat en coopération avec le gouvernement anglais et les autres colonies? Il y a longtemps que l'Angleterre a nationalisé ses câbles, et l'Australie a fait la même chose. Le Canada devrait avoir non seulement ses propres câbles, mais aussi ses lignes télégraphiques sur terre.

Il existe aujourd'hui un monopole au Canada au sujet des tarifs des compagnies de télégraphe. Nous occupons-nous de cette question? Le tarif imposé à l'Ouest canadien est un tarif d'un monopole. Il est injuste, exorbitant, et devrait être réduit immédiatement. Je n'accorderais que vingt-quatre heures aux compagnies de télégraphe pour diminuer leur tarif de moitié, et je les obligerais à donner un bon service au public à ces prix réduits. Si elles ne voulaient pas y consentir, je prendrais possession immédiate de leurs lignes, ou j'établirais des lignes appartenant à l'Etat en coopération avec le service des Postes. Voilà ce que nous devrions faire dans notre pays. Nous en sommes capables et nous devrions nous y mettre dans l'intérêt du public. Nous permettons au monopole du téléphone Bell de s'étendre dans le pays; nous créons un monopole télégraphique; et nous allons maintenant créer un monopole des câbles. Pourquoi ne pas mettre fin à tous ces monopoles? Si nous les acquérons, nous pouvons les payer un prix raisonnable. Formons-nous l'idée qu'il faut que l'empire possède ses propres câbles, et que l'objet principal

des câbles et lignes télégraphiques est de servir le public, d'aider à son bien-être et non pas d'accumuler des profits pour les actionnaires des compagnies.

Le gouvernement d'Ontario est entré dans la voie de la nationalisation des services publics et fait certains progrès. La base de ses progrès est la concurrence de l'Etat. La province d'Ontario a commencé par l'exploitation de l'énergie électrique qui a donné de très bons résultats. Les prix ont été diminués de moitié. Le travail ne fait que commencer, et déjà les compagnies d'électricité abaissent pavillons et offrent de vendre. Viendra ensuite très prochainement la nationalisation des chemins de fer de la province. Ce qu'il faut aujourd'hui, soit aux Etats-Unis, au Canada, en Australia, ou en Europe, c'est que l'Etat devienne propriétaire des lignes télégraphiques et autres moyens de communications terrestres ou sous-marins. L'Angleterre aujourd'hui rétrograde. Le ministre des postes renie le passé de son gouvernement et la réputation de son pays lorsqu'il permet un monopole de ce genre de s'établir, et ne fait pas l'exploitation de ses lignes afin de compléter le réseau qui a été commencé il y a quelques années dans l'océan Pacifique.

Je ne sais pas qu'elles sont les relations du directeur général des postes dans le gouvernement anglais avec la compagnie Marconi, mais un comité parlementaire fait en ce moment une enquête au sujet des contrats qui ont été passés avec la compagnie Marconi. Me guidant d'après l'expérience du passé, et connaissant les progrès que l'Angleterre et d'autres pays, excepté les Etats-Unis, ont fait dans la nationalisation des services publics, je regrette sincèrement, après les tristes résultats que nous ont donné ces compagnies de câble, que l'on permette à une autre compagnie de s'établir et de maintenir les taux, parce que la concurrence ne diminue pas les prix. La doctrine politique nouvelle est que l'on ne réussit pas à réduire les prix par la concurrence. On y arrive mieux par la fusion, mais la meilleure chose est la nationalisation et par l'idée de fournir un service au public plutôt que celle d'accumuler des profits pour des actionnaires.

Quelle est la valeur des câblogrammes à bas prix?

Nous avons beaucoup entendu parler de guerre et de dangers de guerre. L'Europe aujourd'hui est menacée de guerre. Il n'est pas de pays qui ne soit plus ou moins menacé de guerre, et des sommes énormes sont appliquées en vue d'éviter ce péril.

M. l'ORATEUR: L'honorable député s'écarte un peu trop du sujet.

M. MACLEAN: Me voici presque à la fin de mon discours. Je persiste à dire que le Gouvernement devrait dans l'intérêt public avoir une ligne télégraphique propriété de l'Etat, pour cette raison que c'est l'opinion publique qui aujourd'hui régit le monde en matière de paix et de guerre. Si les communications télégraphiques sont à très bas prix, les échanges de vues d'intérêts public sont favorisées, et l'opinion publique devient le nouveau gardien chargé de maintenir la paix entre les nations. La presse du pays a le bénéfice d'un tarif réduit, et des messages différés peuvent aussi être expédiés à prix réduit, mais le trait distientif d'une compagnie d'intérêt privé ayant la haute main sur un service d'intérêt public, c'est qu'elle n'accorde pas au client ordinaire le bénéfice des réductions. Il n'y a qu'un moyen d'assurer au client ordinaire de tous les jours un régime plus favorable, et c'est l'exploitation par l'Etat, grâce à laquelle il n'est plus question de bénéfices et la préoccupation principale est de servir le public. Assurément, dans ce vingtième siècle et au Canada, nous devrions être suffisamment dans le mouvement pour assumer notre part de responsabilité et nous joindre à la mère patrie en vue de l'établissement de câbles d'Etat enserrant le globe et de lignes télégraphiques, aussi propriété de l'Etat, en tout pays où flotte le drapeau anglais.

M. PUGSLEY: Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Il est bien regrettable qu'on permette à une nouvelle compagnie d'établir un réseau de télégraphe sans fil, offrant un nouvel obstacle à l'établissement d'un système propriété de l'Etat. Le Gouvernement aurait mieux fait, à mon avis, de prendre des mesures en vue de l'installation d'un câble national, ou encore, si le Gouvernement est d'avis que la télégraphie sans fil répond mieux aux besoins du public, qu'il installe un tel système d'un rivage à l'autre de l'Atlantique. Il y a douze ans environ nous avons concédé des droits à la compagnie Marconi. Maintenant, on nous invite à concéder des droits à une autre compagnie. Le simple fait de la concession de ces droits à une nouvelle compagnie va nécessairement différer toute initiative de la part du Gouvernement dans le sens de l'établissement d'un télégraphe sous-marin ou sans fil qui soit la propriété de l'Etat.

L'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) a indiqué les noms de plusieurs personnes qui se rattachent à cette compagnie. Elles sont toutes, à ce qu'il dit, plusieurs fois millionnaires. Il a négligé de mentionner quel chiffre d'actions elles détiennent dans cette compagnie. Il n'ignore pas que ces compagnies sont d'ordinaire des compagnies anonymes par actions et que la solvabilité de la compagnie ne se mesure pas à la richesse des actionnaires eux-mêmes, mais au chiffre du capital qu'ils y ont engagé. Quant aux mises

de ces millionnaires dans le fonds social de la compagnie, le directeur général des Postes ne nous a fourni aucun renseignement quelconque, mais il nous a dit qu'un système de télégraphie sans fil pouvait être établi d'un rivage à l'autre de l'Atlantique moyennant une dépense de $400,000, contre cinq millions, prix de deux câbles sous-marins.

M. PELLETIER: Deux millions et demi.

M. PUGSLEY: Si le câble était double, et je conjecture qu'il devrait l'être pour les besoins de l'exploitation, la dépense serait, j'imagine de $5,000,000. Je crois que les compagnies ont des câbles doubles.

M. MACLEAN (York-sud): Elles ont vingt ou trente lignes.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami affirme que ce système de télégraphie sans fil pourra transmettre deux fois plus de mots par minutes que la compagnie de télégraphie sous-marine.

Un DEPUTE: De lettres.

M. PUGSLEY: Cela revient à peu près au même. Et cependant, quelle est la réduction que le directeur général des Postes a stipulée? Elle est très faible. Une réduction d'au plus 25 p. 100 sur l'ensemble.

M. PELLETIER: Oh, oh.

M. PUGSLEY: Le ministre a dit que la dépense serait de huit deniers par mot, au lieu de vingt-cinq, en ce qui regarde les messages ordinaires en langage convenu.

M. PELLETIER: Ce n'est pas la seule réduction.

M. PUGSLEY: Mais c'est une partie très importante du service, et je pense qu'on peut raisonnablement considérer cette réduction comme exprimant le taux de la réduction générale que déterminera l'établissement de ce système de télégraphie sans fil.

Sans doute, je n'ai pas été à même de lire et d'examiner le projet de loi, et les observations que je soumets en ce moment seront sujettes à correction lorsque j'en aurai pris connaissance. Mais je soumets que, ayant établi un câble appartenant à l'Etat sous l'océan Pacifique, et ayant établi ce qui est pour bien dire un service télégraphique sur le continent de l'Atlantique au Pacifique,—car c'est, en somme, ce que nous faisons quand nous louons du Pacifique-Canadien un fil spécial,—nous devrions faire un pas de plus et établir sur l'Atlantique un système soit de télégraphe sous-marin, soit de télégraphie sans fil, suivant qu'on le jugera préférable. Dans ce but, nous devrions nous joindre, s'il est possible, aux colonies sœurs et à la métropole; mais même si on ne veut pas coopérer avec nous, le Canada devrait marcher de l'avant et établir à ses frais un service télégraphique d'Etat. Au lieu de cela, qu'avons-nous? Nous encourageons la dépense d'une somme considérable par une autre compagnie. Nous donnons à cette compagnie une patente et un régime spécial. On peut dire qu'il n'y a rien pour empêcher le Gouvernement d'entreprendre directement l'exécution de ce service. Mais nous savons que, dans la pratique, l'effet de l'octroi de cette patente sera d'exposer le Gouvernement au reproche de rompre ses engagements, si plus tard il juge opportun de s'ingérer. Sans doute, le marché conclu par le directeur général des Postes autorise l'acquisition de la compagnie par le Gouvernement, mais à quelles conditions? Nous l'ignorerons tant que nous n'aurons pas vu le projet de loi. Le Gouvernement aura-t-il le droit d'exproprier ce service, simplement en payant ce que son établissement a coûté, ou la somme qu'il faudrait engager pour en établir un semblable? Ou devrons-nous payer en raison des bénéfices en perspective? Ce qui aurait l'effet, bien entendu, de majorer l'actif de la compagnie ainsi que le chiffre de l'indemnité que fixeraient les arbitres.

Pour ces raisons, je dis que, au lieu d'autoriser une nouvelle compagnie, le Gouvernement devrait maintenant s'attacher à donner une solution au problème de l'exploitation par l'Etat des télégraphes sous-marins, et faire en sorte que le service transatlantique soit administré par le pays dans l'intérêt du public, et qu'un service soit établi qui assure au peuple canadien les moyens de communication les plus économiques entre les possessions d'outre-mer, d'une part, et la mère patrie, de l'autre, sans la préoccupation d'assurer des bénéfices aux actionnaires, mais simplement d'obtenir les recettes suffisantes pour solder l'intérêt peu élevé dont le pays se contentera sur les frais d'installation.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): La déclaration émanant du directeur général des Postes est des plus importantes, et je demande la permission de dire ce que j'en pense. J'ai prêté une oreille très attentive aux discours des honorables députés de la gauche et je me suis étonné de les voir prendre une attitude si différente de celle qu'ils ont prise il y a quelques années. Voilà plusieurs années déjà que je préconise l'établissement d'un câble transatlantique qui soit la propriété de l'Etat, comme aussi d'un télégraphe aérien, propriété de l'Etat, qui traverse le continent et relie le câble de l'Atlantique au câble du Pacifique. Même il y a deux ans, nous savions que le câble du Pacifique était une bonne affaire, et nos adversaires eurent alors, s'ils l'avaient désiré, l'occasion d'établir un système de télégraphie

entre les mains de l'Etat, à la fois sous l'Atlantique et sur notre continent. Mais ils s'en donnèrent bien garde. D'autre part, ils permirent à la compagnie Marconi de s'installer au Canada; et même, ils lui accordèrent d'énormes subventions pour l'établissement de stations dans les diverses parties du Canada, et donnèrent à la compagnie le droit d'exploiter les stations profitables, le Gouvernement se réservant d'exploiter celles qui ne donnaient pas de recettes. Je suis toujours fortement en faveur de l'établissement d'un câble transatlantique qui soit possédé, réglementé et exploité par l'Etat, ainsi que d'une ligne traversant le continent. L'installation d'un câble sous l'Atlantique ne coûterait que cinq millions, somme petite eu égard aux avantages que la population en retirerait. Je reste comme j'ai toujours été en faveur de l'exploitation par l'Etat d'un système de télégraphie sans fil dans notre pays. Je suis toujours d'avis que nous aurions dû nommer la commission que j'ai demandée l'année dernière pour tirer au clair cette question. Si elle avait été nommée, je ne puis me défendre de la pensée qne nous aurions dans notre pays un système de télégraphie sans fil, propriété de l'Etat.

Je me rends bien compte que le ministre des Postes a étudié cette question consciencieusement et à fond. Personne de nous n'ignore quel travail il a fait dans l'intérêt du peuple canadien, en vue d'obtenir des taux réduits pour la transmission des câblogrammes, et aussi l'extension des communications par télégraphe soit avec fil ou sans fil. Le temps n'est pas éloigné, je l'espère, où le Canada possédera, règlementera et exploitera son propre système de câbles transatlantiques, rattaché aux câbles du Pacifique, et aussi le système de télégraphie sans fil, ce qui fera plus que tout le reste pour relier nos provinces de l'Est avec celles de l'Ouest. Je ne songe pas à combattre le projet soumis par le Gouvernement. Il tend à assurer une réduction des tarifs en faveur du peuple canadien, et j'espère que, une fois les cinq années passées, alors, du moins, et, s'il est possible, avant cela. . .

M. PUGSLEY: Ce serait trop tard.

M. ARMSTRONG: Vous avez peut-être raison, mais nos adversaires n'ont pas même songé à se charger de l'exploitation du réseau de télégraphie sans fil; sur-le-champ ils en ont attribué le monopole à la compagnie Marconi.

M. LEMIEUX: Qui n'en était qu'à ses débuts alors.

M. ARMSTRONG: L'honorable député n'ignore pas que des douzaines de compagnies de télégraphie sans fil, en diverses parties du monde, étaient en activité dans le temps, outre la compagnie Marconi.

M. PUGSLEY: Il n'y avait qu'une seule compagnie Marconi.

M. ARMSTRONG: Oui, mais comme l'a déjà déclaré l'honorable ministre des Postes, c'est un système sur lequel nous ne pouvions compter. Le système préconisé actuellement par l'honorable ministre des Postes, en vue de l'extension de la télégraphie sans fil dans notre pays, a été en exploitation entre San-Francisco et Honolulu depuis quelques mois, avec des résultats très satisfaisants et de grands avantages pour la population des Etats-Unis.

Ce système a pareillement fonctionné entre Washington et Honolulu, distance d'environ 6,000 milles. Non seulement le système Poulsen a-t-il donné de bons résultats dans ces cas, mais il a fonctionné nuit et jour avec grand succès, et le service dépasse de beaucoup tout ce que la télégraphie sans fil Marconi a jamais pu donner. Le directeur général des Postes mérite à coup sûr des félicitations pour le pas qu'il vient de faire dans la voie du progrès. Seulement, je regrette pour ma part qu'il ne soit pas allé plus loin et qu'il n'ait pas nationalisé la chose, de manière à faciliter la transmission des nouvelles à travers ce pays-ci.

M. MACDONALD : Le ministre a-t-il fait quelque démarche pour établir au Canada la nationalisation des lignes télégraphiques?

M. PELLETIER : La question que me pose mon honorable ami n'a aucun rapport avec le présent projet de loi.

M. MACDONALD : L'honorable député de York-sud (M. Maclean) a mentionné cette affaire, et il me semble que ce sont là des choses qui s'entremêlent; la livraison des messages câblés dans toutes les parties du Canada où il existe des lignes terrestres a du rapport avec cette proposition. Sûrement, le ministre voudra bien nous dire s'il a étudié la question, et, dans l'affirmative, ce qui a été fait.

M. l'ORATEUR : Pour que cette affaire se discute, il faudra l'assentiment de la Chambre.

L'hon. FRANK OLIVER : N'est-il pas vrai que le service donné par le présent système Marconi n'a pas, à cause de la lutte que lui font au Canada les lignes de terre, toute l'importance qu'il peut avoir? Je me suis laissé dire que les lignes de terre canadiennes fonctionnent de concert avec les compagnies maritimes et que, par suite, le public canadien se trouve, dans une large mesure, privé des avantages du système Marconi. Si cela est vrai, il me semble qu'advenant la formation d'une autre société de télégraphie sans fil, le même

état de choses se reproduira, et nous sommes exposés à perdre généralement le bénéfice de tarifs réduits, par la même raison que nous avons perdu le bénéfice des tarifs comparativement bas de la compagnie Marconi. Il me semble avoir entendu le ministre dire que les prix de cette dernière ne diffèrent pas beaucoup de ceux qui seront établis par la nouvelle convention.

M. PELLETIER : Le prix des câblogrammes Marconi est, je crois, un peu plus élevé.

M. OLIVER: Dans tous les cas, un message par la télégraphie sans fil coûte un peu moins cher qu'un message transmis par le câble. Nous n'avons pas depuis plusieurs années eu le bénéfice des tarifs de la télégraphie sans fil, et, cela, non à cause de l'existence au Canada d'un service de télégraphie sans fil ni par défaut d'un marché conclu pour un tel service, mais comme conséquence de certain état de choses, peu généralement connu et qui a fait perdre au public les avantages de ce système. Au lieu de se servir des lignes Marconi, le commerce a continué de faire ses affaires par le câble et d'en payer les prix. Voici maintenant que nous introduisons, dans des conditions analogues, un nouveau service de télégraphie sans fil, avec cette différence que le système Poulsen pénétrera dans Montréal, atteignant par là le centre des affaires, ce que ne faisait pas le Marconi. Il y a plus cependant, puisque nul contrôle ne nous est, si je me trompe, réservé sur les lignes de terre canadiennes, assurant au public en général le bénéfice de prix semblables à ceux que nous payons en vertu du contrat Marconi. Pour qu'il n'ait été pris aucune telle disposition il faut que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'ait pas eu tort de prétendre, de même, jusqu'à un certain point, que l'honorable député de York-sud (M. Maclean), que, par l'introduction de cette nouvelle compagnie, nous donnons peut-être encore plus de force à la coalition qui existe, loin de lui susciter une concurrence effective. M'est avis que le temps ne saurait être mieux choisi pour une discussion libre et complète de l'état de choses auquel j'ai fait allusion, à savoir que, sous le régime actuel, le public canadien n'a guère profité de la réduction de prix offerte par ce système; pour un examen aussi des mesures à prendre en vue de faire que nos nationaux bénéficient de la réduction de prix présentement accordée par les deux lignes de télégraphie sans fil, au lieu d'une seule comme auparavant. De même que mon honorable ami le député d'York-sud, je crois que c'est là une question de très sérieuse importance, et j'espère que le ministre prêtera toute son attention à cet aspect du problème.

M. PELLETIER: Pour longuement que j'aie parlé, je ne suis pas entré dans tous les détails de ce projet de loi. Je dois dire qu'il s'y trouve une disposition tendant à prévenir tout traitement différentiel des sociétés terrestres contre les sociétés maritimes ou de radio-télégraphie. Cette disposition préventive dont parle mon honorable ami se trouve dans le projet de loi, où elle constitue pour la commission, c'est-à-dire pour la commission des télégraphes sous-marins de l'Etat que nous créons, un moyen de réglementer les tarifs. Elle aura le pouvoir d'empêcher pareillement que les compagnies de télégraphes terrestres ne fassent d'injustes préférences.

Mon honorable ami d'Edmonton désirerait savoir pourquoi les $70,000 payés en 1903 à la société Marconi n'a pas donné de meilleurs résultats, et je pourrais lui faire la même question pour les années d'avant 1911. Il y a, comme on le sait, trois sociétés Marconi: la canadiene, l'anglaise et l'américaine. Apprenant qu'il était question que nous allions faire des arranements avec cette compagnie, la compagnie Marconi du Canada s'est empressée d'agir comme l'a suggéré l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), et elle a prétendu s'attribuer toutes les affaires de ce pays qui se traite par le télégraphe sant fil. Je lui ai posé la question que l'honorable député d'Edmonton vient de me poser, je lui ai dit: Sauriez-vous me faire connaître les résultats de votre longue pratique et quel bénéfice le Canada a retiré de la dépense de $70,000 pour votre station de Glace-Bay. Sa réponse a été, non pas que les compagnies de télégraphes terrestres lui causaient des embarras, mais que les conditions atmosphériques gênaient son service. Pour ma part, je crois pouvoir affirmer, sans crainte d'être contredit, que le Marconi n'avait pas, jusqu'à l'an dernier, une station suffisamment puissante pour produire des vagues susceptibles de donner à travers l'océan un bon service de télégraphie sans fil.

Je ne dis pas cela pour nuire à ses projets non plus qu'à ses affaires, car je pense qu'elle y a eu du succès; mais je lui ai demandé pourquoi elle ne faisait pas plus d'affaires dans ce pays-ci. Je lui ai dit que les compagnies de câbles se riaient de nous lorsque nous leur demandions de mettre leurs tarifs au niveau des siens et qu'elles nous répondaient n'avoir aucun souci des tarifs d'une compagnie qui n'était pas pour elles un rival bien redoutable dans les affaires par mer. J'ai demandé aux gens de la compagnie Marconi une explication de la chose, et ils m'ont dit qu'ils allaient faire mieux, que dernièrement la situation s'était améliorée; mais, au temps où ces négociations eurent lieu, ce mieux ne s'était pas encore fait sentir. La conséquence en est que, l'année dernière, le nombre des messages de presse transmis par la compagnie Marconi de sa station de Clifton en Irlande, à Glace-Bay

n'a pas été de plus de deux cents. Elle fait affaire avec le "Times" de New-York qui, sur ce continent, est à peu près le seul journal qui fasse affaire avec la compagnie Marconi. J'espère et je compte que cette dernière va pouvoir à l'avenir donner plus de satisfaction.

Je ne saurais comprendre pourquoi l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a dit que nous ne devrions pas avoir de concurrence. Pour moi, j'ai toujours pensé que la concurrence était une bonne chose et pouvait produire de bons résultats.

M. MACLEAN: La concurrence de l'Etat, oui.

M. PELLETIER: J'aimerais à savoir de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), qui se montre si chagrin de ce que nous n'ayons pas établi un câble exploité par l'Etat, pourquoi cela est devenu plus nécessaire en 1912 que ce ne l'était en 1911 et les années précédentes. Mon honorable ami me semble avoir mauvaise grâce de nous blâmer de n'avoir pas fait en douze mois ce que le Gouvernement dont il a fait partie a négligé de faire pendant quinze ans. L'avenir démontrera la vérité de ce que je dis: ce système sera de deux choses l'une: ou il donnera de meilleurs résultats encore que le câble ou il sera un acheminement vers la nationalisation d'un télégraphe sous-marin. Je suis sûr que mon attente à cet égard se réalisera. S'il est vrai que cette compagnie va nous donner un service de quatre cents lettres par minute, si elle peut nous donner un service non interrompu de nuit et de jour avec la rapidité et l'efficacité que ce projet de loi demande, si en un mot nous sommes parfaitement satisfaits d'un service qui ne nous coûtera rien, je me demande pourquoi dépenser 5 millions pour un service moins satisfaisant. Il me semble que toute la question est résolue.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami prétend que nous avons cela pour rien. Est-ce qu'il n'en coûte pas quelque chose au Canada?

M. PELLETIER: Non, le Canada ne paye pas un sou; il se contente d'engager la compagnie à venir faire concurrence aux autres, sans rien lui offrir.

L'honorable député d'Edmonton a eu la loyauté d'admettre que le prix des câblogrammes avait été considérablement abaissé. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a conseillé à son collègue de ne pas parler de la différence appréciable qui existe entre ces prix et le prix d'un câblogramme. Mon honorable ami a parlé d'une diminution du quart pour les dépêches chiffrées. Il y a pour ces sortes de dépêches une diminution du tiers, alors que, pour les messages ordinaires, la réduction est des deux tiers. Pour ces dernières dépêches, le public obtiendra à l'avenir pour quatre deniers ce qui lui coûte aujourd'hui douze deniers. N'est-ce pas là une jolie réduction? Pour moi, c'est un bon commencement, et, si nous y parvenons, ce sera un bon commencement.

Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean), ainsi que mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) assurent que ça été là leur ambition depuis des années. Comme l'a fort bien dit mon honorable ami de Lambton, il a depuis des années sollicité l'établissement d'un câble exploité par l'Etat; mais telle n'avait pas été jusqu'à présent l'opinion de mes honorables collègues de la gauche. Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) nous prie d'agir de concert avec le gouvernement anglais et d'avoir un câble qui appartienne à l'Etat. Cela est bientôt dit; mais, quand on sait que le gouvernement britannique ne veut pas pour le moment d'un câble possédé par l'Etat, la proposition change d'aspect.

M. LEMIEUX: Le ministère des postes de la Grande-Bretagne peut bien ne pas vouloir contribuer à la pose et à l'entretien d'un câble exploité par l'Etat, mais un pays riche et prospère comme l'est le Canada pourrait assurément entreprendre lui-même la pose et l'entretien d'un câble. Cette dépense, il y a vingt-cinq ans, eut été chose de conséquence; mais aujourd'hui, grâce à ses abondantes ressources, le Canada peut se permettre ce luxe. La dépense d'un câble et d'un vapeur à câble serait de $2,000,000.

M. PELLETIER: Deux millions et demi pour un câble; mais l'argument que je fais valoir en ce moment, c'est qu'aujourd'hui, il y a quatre nations qui jouent le rôle d'associées pour le câble du Pacifique, et, à mes yeux, c'est là chose importante. S'il y a lieu de perpétuer cette ligne toute britannique des antipodes à la Grande Bretagne par voie du Canada, ne conviendrait-il pas que les associés fassent cause commune?

A mon sens, cela importe beaucoup. En ce moment, le principal associé, la Grande-Bretagne, ne veut pas coopérer. Elle affirme que, vu les progrès de la télégraphie sans fil, nous nous exposerions à faire une dépense de $5,000,000 sans résultat pratique. Que puis-je répondre? "Essayons, dit-elle, ces compagnies de télégraphie sans fil qui actuellement sont si prospères; si nous ne réussissons pas, nous établirons le câble d'Etat." Je dois le déclarer à l'honorable député (M. Pugsley), nous ne sommes nullement tenus ni moralement ni autrement, à y construire un câble d'Etat. J'ai donné lecture de l'article 130 du contrat qui stipule que la compagnie en question ne figure ici qu'à titre de libre concurrente et que nous gardons toute notre liberté. Il figure au contrat un article qui

porte que nous pouvons établir un système national de télégraphie sans fil, s'il est jugé convenable. Nous avons le droit de bénéficier du système, s'il est bon, et s'il aboutit à l'avortement, nous n'aurons rien perdu.

M. PUGSLEY: La proposition portant établissement d'un câble d'Etat n'est-elle pas subordonnée à l'expropriation de la compagnie actuelle?

M. PELLETIER: Sans doute, et en outre à l'achat des biens de la compagnie.

M. PUGSLEY: Outre les bénéfices réels et en perspective.

M. PELLETIER: A coup sûr, si nous décidions d'acquérir les droits de cette compagnie et de nationaliser le système, il faudrait entrer dans tous ces détails; car il va sans dire que cette affaire marchera de soi.

M. OLIVER: Existe-t-il dans ce contrat quelque disposition qui empêche le Gouvernement de passer un marché avec quelque autre compagnie de télégraphie sans fil?

M. PELLETIER: Il figure au contrat un article qui dit que nous aurons le droit de passer tout autre marché, à notre gré. Peut-être serait-il utile de relire cet article:

La présente convention ne lie obligatoirement ni le gouvernement, ni la presse, ni le public à donner leurs affaires au syndicat, l'entente étant que le syndicat aborde le champ de la concurrence générale à ses propres risques et dépens, et que toute autre compagnie ou compagnies peuvent être autorisées à faire leur exploitation, comme si ce contrat n'eut pas été passé.

Voilà un article qui a assez d'ampleur, l'honorable député en conviendra. Je tiens à signaler à cette Chambre un fait qui lui a peut-être échappé. Quand j'affirme qu'il existe un câble du Pacifique d'entier parcours, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie à Montréal, je veux qu'on saisisse bien ma pensée. Il y a le câble du Pacifique, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie à Bamfield, près de Vancouver, mais là s'arrête le réseau en quelque sorte. Nous avons un câble affermé de la compagnie du Pacifique-Canadien, de Vancouver à Montréal, au service de l'exploitation du câble du Pacifique, mais la Commission du câble du Pacifique n'a aucun droit sur la ligne entre Vancouver et Montréal. Cette ligne n'existe que pour l'expédition des affaires du câble. C'est ici que se dresse une des objections formulées par le ministre des postes en Grande-Bretagne. Avant même d'aborder la question d'un câble d'Etat, il nous a dit: Le Canada doit d'abord établir une ligne de communication terrestre, d'Halifax à Vancouver.

M. LEMIEUX: Précisément, comme nous avons affermé un fil télégraphique pour le câble, du Pacifique à Montréal, ainsi nous serions en mesure d'affermer un autre fil, au besoin, de Montréal vers l'Ouest.

M. PELLETIER: Cela ne saurait faire doute; mais comme M. Samuels l'a observé à bon droit, il faudrait établir une autre ligne pour l'expédition des affaires d'une extrémité à l'autre du Canada, avec le droit d'arrêt à un endroit quelconque. Il nous faudrait un réseau télégraphique terrestre, appartenant à l'Etat et dirigé par l'Etat. C'est un projet qui mérite étude.

M. LEMIEUX: Sa réalisation offre bien certaines difficultés, mais elle ne sont nullement insurmontables.

M. MACLEAN (York-sud): La compagnie de télégraphie sans fil suffira.

M. PELLETIER: Si cette compagnie de télégraphie sans fil aboutit au succès, ne serait-il pas insensé de notre part d'exproprier une ou deux lignes terrestres ou de suspendre un, deux ou vingt fils télégraphiques d'Halifax à Vancouver, pour une besogne que fera cette compagnie de télégraphie sans fil, en conformité de son marché?

M. MACLEAN: Non pas, si l'Etat réussit à le faire pour moitié prix.

M. l'ORATEUR: Il me semble que le débat prend une bien grande latitude, uniquement à l'étape de la présentation du bill. A cette étape, il est permis de faire un exposé succinct et lucide des dispositions du projet; seulement, il me semble que le débat parcourt un bien vaste champ. Il y a une autre observation qui se place ici: à l'étape de la présentation du projet, qui n'est pas assimilable à une motion principale, le motionnaire n'a pas d'ordinaire le droit de réplique et ne saurait parcourir de nouveau tout le champ du débat.

M. PELLETIER: En me posant leurs questions, les honorables députés m'ont sans doute entraîné au delà des bornes prescrites. J'ajournerai donc les autres observations que j'ai à formuler à la discussion générale ou à celle des articles.

M. EMMERSON: Le bill prévoit-il la création d'une commission dite du câble sous-marin, revêtue de la juridiction voulue touchant les questions se rattachant aux communications par câble sous-marin?

M. PELLETIER: Oui.

M. EMMERSON: Pourquoi cette nouvelle orientation étrangère au principe directeur en vogue au Canada? Aujourd'hui tous les réseaux télégraphiques et téléphoniques

sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Ne serait-il pas préférable de mettre le réseau de télégraphie sans fil sous la juridiction de cette commission? En Angleterre, il est vrai, il n'existe pas de commission des chemins de fer.

M. PELLETIER : Il en existe une.

M. EMMERSON : Si je ne me trompe, elle n'a pas les mêmes pouvoirs de direction et de réglementation.

M. PELLETIER : En Angleterre il existe un conseil des chemins de fer et de la marine, qui est revêtu des mêmes pouvoirs que notre commission des chemins de fer, mais qui jouit en outre de pouvoirs plus étendus en matière de marine. La question posée par le député de Westmoreland (M. Emmerson) se rapproche de celle posée par le député de Saint-Jean (M. Pugsley). En Angleterre, tout ce qui se rattache à la haute mer relève du ministère même. Dans un bill présenté ici même par le député de Rouville (M. Lemieux) il avait attribué à la commission des chemins de fer le pouvoir de régler cette question des câbles. Des intéressés lui avaient suggéré d'insérer au bill un article décrétant que la commission des chemins de fer n'aurait pas de juridiction, à moins que la Grande-Bretagne n'édictât aussi une mesure législative consacrant le même principe. Voilà pourquoi pareille mesure ne fut pas adoptée. En Angleterre, les questions concernant la haute mer sont sous la juridiction du ministère du Commerce, tandis qu'ici elles sont attribuées aux ministres responsables eux-mêmes.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1ère fois.)

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX SOCIETES COOPERATIVES DE CREDIT.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie) demande à déposer un projet de loi (bill n° 189) concernant les sociétés coopératives de crédit.

M. PUGSLEY : Un mot d'explication.

M. MEIGHEN: Ce projet ne demande pas de longues explications. Dans ses principales dispositions, il est calqué sur le bill n° 11 de la session de 1910; c'est-à-dire qu'il reproduit les dispositions essentielles du bill du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il y a nombre de variantes, mais le principe même ne reçoit aucune atteinte et les dispositions importantes sont également respectées. Les modifications ne sont que celles-là mêmes que j'ai cru devoir y apporter, après consultation avec les directeurs des sociétés coopératives au pays, qui sont en mesure de nous faire bénéficier de leurs lumières sur cette question. Il me suffira de mentionner une ou deux modifications. La constitution en corporation est l'objet d'une restriction plus prononcée par l'augmentation du minimum des pouvoirs d'emprunt; de même, les transactions avec les mineurs sont l'objet de certaines restrictions; en outre, la circonscription du territoire se trouve limitée en ce sens qu'il est interdit aux sociétés coopératives d'établir des succursales. Ces quelques observations suffiront pour le moment. Le ministre reçoit de plus amples pouvoirs relativement à l'autorisation de placements dans les fonds de garantie; mais, je le répète, dans ses maîtresses dispositions, ce bill reproduit celui proposé, en 1910, par le député de Jacques-Cartier.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

POLLUTION DES EAUX NAVIGABLES.

M. BORDEN propose:

Que MM. Carroll, Edwards et Steele soient adjoints au comité spécial chargé d'examiner les bills (nos 2 et 116) concernant la contamination des eaux navigables et que M. Chisholm (Inverness) soit substitué à M. Molloy, à titre de membre de ce comité.

(La motion est adoptée.)

OBSERVATIONS RELATIVES AUX TARIFS DE TRANSPORT SUR L'ATLANTIQUE.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Je propose que la Chambre lève sa séance dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public, à savoir: l'augmentation rapide et alarmante des prix de transport sur l'Atlantique-nord et le devoir qui incombe au Gouvernement à cet égard.

M. L'ORATEUR: Pour ma part, il ne me semble pas que ce soit là une question urgente d'intérêt public, cependant, je m'en rapporterai volontiers au jugement de cette Chambre. A mon avis, on aurait pu choisir un moment plus convenable pour soulever cette question. La Chambre consent-elle à laisser faire la motion?

(Assentiment.)

M. MEIGHEN: Je ne veux nullement enfreindre le règlement en soulevant le débat en ce moment. Sans doute, pour présenter cette motion, j'aurais pu choisir l'instant où la Chambre se forme en comité des subsides. Si cela pouvait aboutir au même résultat, je n'y aurais pas la moindre objection.

M. l'ORATEUR: D'après moi, le moment serait mieux choisi.

M. PUGSLEY: Il y a un grand nombre de questions qui doivent être présentées avant de siéger en comité des subsides. Si

cette résolution—je ne dirai pas cette décision—doit être admise, je crois que les occasions qu'auront pour parler sur les motions de siéger en comité des subsides, les députés de l'opposition, seront très limitées. Comme l'honorable député a obtenu de la Chambre la permission de développer sa motion, il devrait le faire et ne pas prendre le temps des députés.

M. l'ORATEUR: Comme la liberté de discuter sur une motion pour siéger en comité des subsides est très grande, parce que plusieurs questions peuvent être discutées à cette occasion, il me semble que le moment serait alors mieux choisi que celui-ci pour présenter un tel sujet.

M. PUGSLEY: Je crois que l'honorable député devrait commencer.

M. MEIGHEN: Je peux finir à six heures ce que j'ai à dire. Que le sujet dont j'ai l'intention de faire l'exposition à la Chambre tombe sous l'application de la règle 39 et soit d'une nature déterminée ou d'une importance publique urgente, c'est affaire d'appréciation. Mais quoi qu'on puisse dire, il n'y a pas de doute que ce soit un sujet grave et d'une importance croissante. D'après moi, le temps est venu où non seulement la Chambre mais le pays aussi devraient comprendre cette importance.

Mon premier devoir, et il sera rempli sans perte de temps, est de montrer que les taux de fret, soit pour arriver soit pour partir, ont subi un accroissement très considérable et presque alarmant, surtout durant les deux dernières années. A l'exception des Etats-Unis d'Amérique, aucun pays n'est aussi vitalement intéressé dans les tarifs de fret sur l'Atlantique-Nord que le Canada. Nous importons énormément du Royaume-Uni et nous lui vendons une grande partie du surplus de notre production. De l'application raisonnable des tarifs de fret, dépendent pour une énorme proportion les bénéfices de ce commerce et par conséquent la prospérité du pays.

En m'efforçant de faire entrer dans le compte rendu des débats les changements qui sont survenus, je veux surtout insister sur l'augmentation du tarif pour les marchandises importées. Ces changements ont eu lieu surtout dans le cours des dix-huit mois dernier, mais l'augmentation avait déjà commencé précédemment; elle avait pris naissance sous le gouvernement précédent et elle a continué sous celui-ci. Je ne pense pas—et je le dis franchement—que ni le Gouvernement précédent ni le Gouvernement actuel soient responsables en quoi que ce soit de cette augmentation.

Le Gouvernement d'aujourd'hui en supportera la responsabilité, il en aura le fardeau, à moins qu'il ne profite de tous les remèdes qui sont à la portée pour fournir un soulagement à la situation actuelle ou du moins pour l'empêcher d'empirer. Nos honorables adversaires admettront avec moi qu'il n'y a pas de sujet plus difficile à prendre en considération. Il n'y a peut-être pas de contrôle plus difficile à exercer que le contrôle sur des compagnies qui naviguent entre deux continents, et cela d'autant plus que ces compagnies ne sont pas en un certain sens considérées comme faisant des entreprises nationales tombant sous la juridiction d'aucun pays en particulier. Mais quelles que soient les difficultés du problème, son importance demande qu'une solution soit trouvée. Quelle est son importance? J'ai ici un tableau que je demanderai à la Chambre la permission de faire insérer au complet dans les Débats. Les tarifs de fret pour le trafic maritime sont basés sur la tonne, quelquefois de 40 pieds cubes, d'autres fois de 2,240 livres. Ce tableau montre l'augmentation de 1910 à 1913 sur différentes classes de marchandises:

Tarifs proportionnels pour le trafic maritime direct de Liverpool à Montréal et à des localités d'Ontario et de Québec.

Produits.	1911.	1912.	1913.
Eaux minérales	20s. W.	12s. 6d. M.	15s. M.
Toiles à sac et d'emballage, en balles	15s. W.	16s. W.	16s. W.
Toiles à sac et d'emballage, en rouleaux	17s. 6d. W.	18s. 6d. W.	18s. W.
Barite	9s. W.	10s. W.	11s. W.
Paniers	8s. 3d. M	10s. M.	11s. M.
Cartouches, sûreté	22s. 6d. W.	27s. 6d. W.	27s. 6d. W.
Alun	8s. 6d. W.	10s. W.	11s. W.
Articles de blanchisseuse	12s. 6d. W.	15s. W.	15s. W.
Sulphate de magnésie	10s. W.	12s. 6d. W.	15s. W.
Soude caustique	8s. 6d. W.	8s. 6d. W.	10s. W.
Mannes pour vaisselles	17s. 6d. W.	20s. W.	22s. 6d. W.
Coutellerie	25s. M.	30s. W.	35s. M.
Drogues et produits médicinaux	25s. M.	30s. M.	35s. M.
Médecines diverses	20s. M.	25s. M.	27s. 6d. M.
Verre, vitres	8s. 6d. W.	11s. W.	12s. 6d. W.
Verrerie	10s. M.	12s. 6d. M.	12s. 6d. M.
Gomme, dextrine	13s. 9d. W.	16s. 6d. W.	17s. 6d. W.
Quincaillerie	20s. W. M.	25s. W. M.	27s. 6d. W. M.
Vaisselle émaillée	12s. 6d. M.	15s. M.	15s. M.
Macaroni	25s. W.	30s. W.	35s. W.
Allumettes	25s. M.	30s. M.	35s. M.
Fer pour construction jusqu'à 15 pouces	11s. 3d. W.	12s. 6d. W.	13s. 9d. W.
Fer en barre	10s. W.	11s. W.	12s. 6d. W.
Fer en saumon	6s. W.	7s. 6d. W.	8s. W.
Huiles	20s. W.	22s. 6d. W.	25s. W.
Peinture minérale	8s. 6d. W.	10s. W.	12s. 6d. W.
Rouge et blanc de plomb	10s. W.	12s. 6d. W.	15s. W.
Riz	7s. 6d. W.	10s. W.	10s. W.
Liqueur, en bouteille	30s. W.	35s. W.	35s. W.
Liqueur, en tonneau	35s W.	40s. W.	40s. W.
Sucre brut	7s. 6d. W.	10s. W.	11s. W.

M Par tonne de 40 pieds cubes.
W Par tonne de 2,240 livres.
W. M.—Poids ou volume au choix du navires.

Tarif maritime pour les articles de nouveautés, par navires directs de Liverpool, Glasgow, Manchester, Bristol, Hull et Newcastle à Montréal.

Produits.	1910.	1911.	1912.
Modes bon marché, fleurs artificielles et plumes bon marché, jusqu'à une valeur de £20	15s.	15s.	17s. 6d.
Modes et fleurs artificielles, non énumérées	20s.	20s.	22s. 6d.
Couvertures	20s.	20s.	25s.
Tapis	20s.	20s.	25s.
Fil de laine et fil de coton	22s. 6d.	22s. 6d.	30s.
Articles de coton (fabriqués), fil de coton et de lin, toile de coton en pièce, coutil et tresse	22s. 6d.	22s. 6d.	30s
Rideaux, vêtements, flanelles, gants, mouchoirs, bonneterie, dentelles, batiste, articles de lin, mousseline, courte-pointes, rubans, serges, châles, chemises, tapisseries, lainages, draperies, velours et peluche et nouveautés, non énumérés	27s. 6d.	27s. 6d.	30s.
Soies, dentelles, fourrures et autres articles de prix déclarés	*45s.	*45s.	†55s.

* Ou $\frac{1}{2}$ p. 100 et 10 p. 100 ad valorem.
† Ou $\frac{3}{4}$ p. 100 et 10 p. 100 ad valorem.
Les tarifs ci-dessus sont tous pour une tonne de 40 pieds cubes avec 10 p. 100 de chapeau.

Les augmentations indiquées dans ce tableau varient entre 30 et 60 p. 100. Nous pouvons donc en conclure que les compagnies de transport, par le simple moyen d'une élévation des tarifs, sont parvenues à s'approprier exclusivement pres-

M. MEIGHEN.

que tous les avantages découlant du tarif de faveur. Ceci s'applique aux marchandises importées, et je ne prétends pas non plus être en état de démontrer que quelques-unes des augmentations n'étaient pas justifiées. Il est probablement vrai qu'il y a eu une augmentation considérable dans le coût du chargement et du déchargement, par suite de l'augmentation des salaires. On peut prétendre également que le capital engagé est plus élevé et que le prix de la construction maritime a augmenté. Mais je maintiens que rien n'excuse une augmentation aussi considérable que celle qui a eu lieu dans les tarifs de transport.

Tout ce que je viens de dire s'applique encore avec plus de force à la question qui vient ensuite, c'est-à-dire l'augmentation des tarifs de transport pour le grain et la farine, expédiés du Canada en Angleterre, car ces tarifs deviennent de plus en plus alarmants et il faut absolument un remède. Cet état de choses n'existe pas uniquement au Canada. Chaque fois qu'il y a eu une augmentation dans le prix du transport d'une marchandise expédiée du Canada en Europe, une augmentation équivalente s'st produite dans le prix du transport des marchandises américaines destinées aux mêmes endroits; l'augmentation a été générale et uniforme.

M. MACLEAN (York-sud): L'honorable député sait-il s'il y a eu une augmentation correspondante dans le transport des marchandises venant de l'Amérique du Sud?

M. MEIGHEN : Je ne puis l'affirmer. L'organisation à laquelle j'attribue l'élévation des tarifs de transport n'a rien à voir avec le trafic entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. Je ne m'occupe dans le moment que des tarifs de transport sur l'Atlantique septentrionale, entre l'Europe et ce pays, surtout entre le Royaume-Uni et le Canada et les Etats-Unis et d'une manière plus particulière, entre le Canada et l'Angleterre. Voici un tableau indiquant les augmentations dans les tarifs de transport du grain expédié en Angleterre par Montréal et les autres ports américains. La lecture de ce tableau prendrait un certain temps et je demanderai la permission de le faire publier dans le hansard, sans en donner lecture.

M. PUGSLEY: J'espère que l'honorable député ne me reprochera pas d'être discourtois si je ne consens pas à ce que ce tableau soit publié sans qu'il en soit donné lecture à la Chambre. Mon honorable ami a soulevé une très importante question que la Chambre aimera à discuter. Si d'autres députés doivent prendre part au débat, on admettra que la lecture de ces chiffres pourra leur être d'un grand avantage. Si le tableau est tout simplement remis aux sténographes, sans être lu, il ne sera pas facile de discuter les arguments de mon honorable ami.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il serait préférable et plus commode de donner lecture de ces chiffres, car il pourrait arriver qu'ils ne soient pas publiés, si le tableau est simplement remis aux sténographes. D'après le règlement, le ministre des Finances ou un autre ministre de la couronne a seul le privilège de faire publier dans les Débats des documents dont lecture n'a pas été faite à la Chambre.

M. MEIGHEN: Cette lecture prendra un certain temps et je demande à la Chambre de m'excuser. Quant à l'exactitude de ces chiffres, je dois dire qu'il n'est pas facile de se procurer les données nécessaires. Dans les questions de cette nature, les opinions peuvent différer considérablement entre ceux dont les intérêts ne sont pas les mêmes et, à moins de produire les connaissements mêmes, il est difficile de dire qui a raison. Tout ce que je puis dire, c'est que les chiffres que je vais citer sont à peu près exacts et on peut s'y fier pour les besoins de la discussion. Je donnerai d'abord les tarifs entre Portland et New-York et Liverpool, London et Glasgow, depuis 1907 jusqu'à nos jours. Je possède ces renseignements avec plus de détails pour le Canada, mais dans le tableau que j'ai préparé on trouve les tarifs américains et les tarifs canadiens et je puis dire sans crainte d'être contredit que les tarifs canadiens, dans la pratique, sont les mêmes que les tarifs américains Il n'y a pas eu de tarifs différentiels entre l'Angleterre et les ports canadiens. Nous avons profité de toutes les réductions accordées aux autres pays. Je ne crois pas que le mot " différentiel " puisse être employé ici. Mais bien que les mêmes compagnies ne fassent pas les services des différents ports, il y a lieu de croire, et je suis convaincu, que toutes les compagnies subissent une direction unique. J'ai dit, il y a un instant, que les tarifs sont presque uniformes entre les ports américains et les ports européens, d'un côté, et entre les ports canadiens et les ports européens, de l'autre côté. Je donnerai d'abord les tarifs de transport de la farine et du grain, à destination de Liverpool, pendant l'année 1907:

—	Liverpool.		Londres.		Glasgow.	
	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.
Janvier	8 3/8	6·10	10	8·75	11 1/4	7·67
Février	8	5·67	10	8·95	11 1/4	8·30
Mars	5	5	10	8·08	10	7·45
Avril	8	4·37	10	7	9·84	7
Mai	8	4·80	10	6·32	10	6·53
Juin	8	5·25	10	5·66	9·84	7·88
Juillet	8	5	9 5/8	7	9·84	7·88
Août	8	6·10	9	7·21	11 1/4	7
Septembre	8	6·10	10	7	11 1/4	7·38
Octobre	8	6·10	10	7	11 1/4	7·88
Novembre	10	9·82	12	8·75	11 1/4	8·75
Décembre	10	8·75	11 1/4	10·71	12·66	10·72
Moyenne	8·37	6·08	10·15	7·7	10·87	7·87

Je comprends que ce serait abuser de la patience de la Chambre que de donner tous les chiffres en détail, vu qu'il n'y aurait rien à y gagner; ils sont presque identiques à ceux de 1907, et pour les trois années suivantes, je me bornerai à donner les moyennes:

	Liverpool.		Londres.		Glasgow.	
	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.
1908	7·8	5·46	8·34	6·93	8·86	6·68
1909	7·2	5·63	8·08	5·35	8·60	6·08
1910	8·0	5·06	8·33	5·48	8·29	4·93

Pour l'année 1911, il est nécessaire de donner les chiffres, mois par mois, et ils sont comme suit:

	Liverpool.		Londres.		Glasgow.	
	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.
Janvier	8	6·75	8	6·31	9	7·00
Février	8	7·00	8	6·31	9	6·75
Mars	8	5·88	8	4·65	9	5·25
Avril	8	4·37	8	5·00	8	5·00
Mai	8	4·60	8	5·25	8	5·25
Juin	8	4·80	8	5·25	8	4·50
Juillet	8	5·25	8	5·25	8	4·80
Août	8	6·10	8	6·10	10	6·53
Septembre	9	8·52	9	7·43	11	6·75
Octobre	10	8·95	10	8·75	12	9·77
Novembre	12	11·20	12	10·25	12	10·50
Décembre	14	10·50	14	12·75	13	11·58
Moyenne	9·08	6·99	9·08	6·94	9·75	6·97

M. MEIGHEN.

Pour l'année 1912, les chiffres se répartissent ainsi:

—	Liverpool.		Londres.		Glasgow.	
	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.
Janvier	17	11·37	15	16·38	15	14·12
Février	17	13·33	15	14·87	15	13·53
Mars	17	12·25	15	12·45	15	13·10
Avril	14	12·45	15	13·53	16	12·88
Mai	12	9·77	14	10·76	15	12·88
Juin	12	7·67	14	Aucun.	15	8·30
Juillet	12	8·30	14	Aucun.	16	7·00
Août	14	7·92	16	10·05	16	9·60
Septembre	18	15·50	20	14·10	21	14·43
Octobre	19⅜	18·15	20	19·25	22	20·75
Novembre	19⅜	19·66	22	21·00	23	21·10
Décembre	19¾	16·58	22	17·20	23	19·45
Moyenne	16	12·75	16·82	14·95	17·67	13·92

Le tableau suivant est le sommaire des moyennes annuelles:

Année.	Liverpool.		Londres.		Glasgow.	
	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.	Farine.	Grain.
1907	8·37	6·08	10·15	7·7	10·87	7·87
1908	7·8	5·46	8·34	6·93	8·85	6·68
1909	7·20	5·63	8·08	5·35	8·60	6·08
1910	8	5·06	8·33	5·48	8·29	4·93
1911	9·08	6·99	9·08	6·94	9·75	6·97
1912	16	12·75	16·82	14·95	17·67	13·92
Moyenne annuelle	9 40	6·97	10 12	7·89	10·67	7·74

La moyenne des tarifs de transport, dans le cas de la farine, dépasse ainsi celle des tarifs imposés dans le cas du grain:

A Liverpool, de 2.43; à Londres, de 2.23; à Glasgow, 2.93; total, 7.59, soit une moyenne générale de 2.53.

Voici les prix acquittés par les courtiers en farine de Toronto, au cours de l'année 1912, et, en même temps, les taux cotés du grain:

Date.	Destination.	Port.	Farine.	Grain.	
			Taux.	Taux.	Prime.
15 janvier 1912	Glasgow	Boston	12	9¼	$ 2 75
30 mars 1912	"	Montréal	13	13⅓	0 50
30 avril 1912	"	"	15	12½	2 50
24 avril 1912	Leith	"	16	15	1 00
29 juin 1912	Liverpool	"	12	12½x	5 50
10 septembre 1912	Glasgow	"	16	12⅔	3 50
20 septembre 1912	Leith	"	17	13¾	3 25
5 septembre 1912	Liverpool	"	14	12⅓	1 50
18 octobre 1912	Leith	"	19	16¼	2 75
9 décembre 1912	"	Boston	18	17½	0 50
30 décembre 1912	Glasgow	Portland	20	17¾	2 25

* ½ c. de prime.

TARIF DU TRANSPORT MARITIME DANS LE CAS DES MARCHANDISES POUR FEVRIER ET MARS 1913.

	Par 100 liv.	
	Grain.	Farine.
21 février—		
Portland à Glasgow	11·16	22
Saint-Jean à Glasgow	11·16	22
Portland à Londres	12·25	20
Saint-Jean à Londres	13·12	20
Mars 1913—		
Boston à Liverpool	9·62	18
Saint-Jean à Glasgow	10	20

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

Reprise de la séance.

M. MEIGHEN: Avant la suspension de la séance, j'avais placé devant vous, monsieur l'Orateur, un tableau plutôt élaboré établissant la grande augmentation qu'on a pu relever dans le cas des prix du transport maritime, quant au grain et à la farine. On ne peut attribuer cette augmentation à un état de choses anormal; mais on en trouve l'unique raison dans la présence de coalitions qui font sentir leur influence dans d'autres divisions de l'industrie. Quelle est la coalition qui semble régner en maîtresse souveraine dans le cas qui nous occupe maintenant? On ne cherche pas à cacher qu'il existe une entente entre les différentes compagnies qui font la navigation entre l'Amérique du Nord et les ports européens, particulièrement ceux du Royaume-Uni. Cette convention est connue sous le nom de conférence du trafic de l'Atlantique-Nord canadien.

Quoi qu'il en soit, cette conférence n'a pas pris naissance alors que l'on a augmenté ainsi les tarifs de transport. Depuis huit ans, cette institution s'est développée admirablement. La méthode qu'elle a suivie pour atteindre son but était parfaite. Au cours des trois, des quatre ou des cinq premières années de son existence, elle a consacré toutes ses énergies à faire disparaître de la haute mer traversée par ses vaisseaux tous ces steamers de cabotage, qui, durant tant d'années, avaient représenté l'élément de la concurrence véritable, par tout l'Atlantique, au point de vue des tarifs de transport des marchandises. Du moment qu'elle eut terminé son œuvre, grâce à des moyens qui sont employés si libéralement par les grands intérêts de cette nature, elle s'est mise en frais de recueillir sa récompense, et, depuis environ dix-huit mois, elle se livre à cette besogne. Nous sommes intéressés en ce pays à cette question, et cela, à deux peut-être même à trois points de vue différents. Certes, il est de notre intérêt de maintenir aussi bas que possible les prix du transport des marchandises que nous achetons en Europe. Nous sommes intéressés en ce sens que nous sommes et que nous serons forcés d'acheter de ces centres une grande partie des articles que notre pays ne peut produire; d'où il suit que ce sont les acheteurs canadiens qui se trouveront à acquitter une partie de cette augmentation les prix de transport. Tel que je l'ai établi, au début de mes observations, cette conférence a poursuivi son œuvre avec un succès à ce point marqué que, sans entrer dans plus de détails, je crois avoir raison le dire qu'elle a augmenté ses prix de transport de 20 à 50 p. 100, et dans certains cas d'un pourcentage plus élevé, rendant ainsi nuls, dans une grande mesure, les avantages que nous pouvons espérer obtenir de la préférence britannique.

Nous sommes intéressés à ce transport des marchandises, mais si je puis parler au nom de la partie du pays d'où je viens, je dirai que notre intérêt se rattache surtout au tarif général de transport de la farine et du blé. Le premier point présente un double aspect. Il nous intéresse pour deux motifs, ou plutôt, à deux points de vue différents. L'augmentation générale dans les prix du transport du blé et de la farine nous intéresse, et nous sommes concernés également dans les tarifs comparés du blé et de la farine. Je discuterai cette question, en me plaçant, d'abord au point de vue de l'augmentation générale. On constatera que, si l'augmentation se trouve dans les tarifs de transport des marchandises en général, les tarifs applicables aux grains et à la farine sont ceux qui revêtent un intérêt primordial pour nous. Le taux général sur le blé a été

porté de 4 et 5 cents à environ 20 cents. Sans doute, il serait injuste de dire que ces chiffres représentent le tarif moyen aujourd'hui, si on le compare à celui en vigueur il y a des années; mais, ce n'est pas trop s'avancer que de dire que 100 p. 100 représente l'augmentation qui s'est produite. Observons encore que le prix du blé varie d'un mois à l'autre. L'un des buts de ces compagnies de navigation, c'est de voir à se trouver en mesure de transporter, autant que possible, tout le trafic du blé, au cours de l'année; en conséquence, elles sont forcées d'abaisser leurs prix pendant la saison de répit, ce qiu fait que les navires qui atteignent nos ports s'en retournent vides, sinon complètement, du moins partiellement.

Les compagnies sont tenues de faire en sorte qu'il y ait du "jeu" entre le tarif de la morte-saison et celui de la période d'activité. Il s'ensuit que les taux sont plus ou moins élevés selon l'activité des affaires. Bien qu'ils accusent une réduction de 2, 3 ou 4 cents à la morte-saison, l'année dernière et, dans une certaine mesure, l'année précédente, ils accusaient durant cette période une augmentation sensible et menaçante. Il n'y a pas d'exagération à dire qu'ils sont deux fois plus élevés qu'il y a quelques années, et que le tarif de la période d'activité s'est élevé dans une proportion plus considérable encore.

Ce sont là autant de choses dont l'acheteur canadien subit nécessairement les conséquences; il n'en peut être autrement, et cela représente des sommes fabuleuses. C'est l'augmentation des prix en général qui rend la situation difficile; il est d'autant plus difficile d'obtenir plus d'uniformité que les sommes en jeu sont plus considérables et que les compagnies sont plus intéressées—et elles le sont prodigieusement. C'est ce qui fait que les amendes auxquelles on pourrait les condamner en des circonstances ordinaires ne remédieraient en aucune façon à cet état de choses et que, en réalité, elles puniraient le pays plutôt que les compagnies de paquebots. Cette question de l'augmentation du coût du transport du blé intéresse au plus haut degré la population de l'Ouest canadien.

Je passe maintenant à un sujet—et c'est par là que je terminerai—beaucoup plus important encore que l'augmentation qu'accusent les prix de transport du blé: c'est la cherté plus grande du transport de la farine. Il s'accuse pour celle-ci une augmentation plus considérable que pour le blé. Je ne prétends pas que le fret devrait être le même pour la farine et le blé et cependant le pays aurait tout à y gagner. Les compagnies de paquebots peuvent avoir de bonnes raisons d'assujétir la farine à des taux plus élevés que le blé, mais je trouve étrange qu'elles puissent légitimer l'augmentation énorme de près de 7 p. 100 par 100 livres de l'écart entre le blé et la farine; comparé à ce qu'il était il y a relativement peu de temps, cet écart accuse une augmentation de presque 300 p. 100. Voilà qui est très grave. Bien qu'il ne s'agisse là que d'un état de choses anormal et, dit-on, temporaire, la tendance générale à augmenter le coût du transport de la farine dans une proportion plus grande que celui du transport du blé semble indiquer que les compagnies ont l'intention de maintenir l'écart entre le blé et la farine à un chiffre plus élevé que celui qui prévalait encore récemment, et cela constitue un danger.

Nous avons intérêt à faire en sorte que les tarifs soient aussi bas que possible pour le blé et, à un autre point de vue, que ceux de la farine se rapprochent autant que possible de ceux du blé en général, parce que c'est là, à mon avis, le seul moyen que nous ayons de doter le pays de minoteries florissantes. A l'heure qu'il est, nous exportons la farine; du moins nous en avons exporté beaucoup l'année dernière. En dépit de circonstances contraires, nos exportations de farine dans le Royaume-Uni se sont accrues avec rapidité; l'an dernier, nous y en exportions 4,003 quintaux.

Voilà qui est vraiment satisfaisant; mais les renseignements que l'on obtient à cette heure font voir que l'augmentation rapide de l'écart entre les tarifs de transport du blé et ceux de la farine, l'exportation de cette dernière n'a pas tardé à se ralentir.

Il saute aux yeux de tout homme sensé que les minotiers, et plus particulièrement les propriétaires de petites minoteries, doivent nécessairement se contenter de réaliser un bien léger bénéfice sur la farine qu'ils exportent en Angleterre. Cela devient encore plus évident quand on songe qu'ils ont à faire concurrence aux minotiers anglais. Le minotier du Canada est privé d'une multitude d'avantages dont jouit le minotier anglais, qui se trouve ainsi en mesure de tenir la farine à un prix assez peu élevé pour que l'exportateur canadien soit obligé, s'il veut trouver des acheteurs, de se contenter d'un très maigre bénéfice.

Les avantages dont jouit le minotier anglais sont bien connus. Cet industriel a naturellement à sa portée un débouché pour ses produits secondaires, dont il peut vendre chaque tonne près de sept dollars de plus que ce qu'on en obtient au Canada à l'heure actuelle. C'est un avantage. Il est en outre en mesure de choisir sa qualité de blé parmi une variété infinie de blés. Chaque minotier a le blé anglais qui lui est propre. Le blé qui vient de toutes les parties de l'univers. Il a à sa disposition toutes les qualités de blé de ce pays et des autres nations; étant toujours abondamment pourvu, il lui est loi-

sible de prendre des engagements en toute sécurité, sachant qu'il aura tout le blé qu'il lui faut au moment voulu. Il se trouve donc en mesure de remplir ses engagements à la lettre, et ce n'est pas un mince avantage. Il peut en outre se procurer l'argent à bon compte et la main-d'œuvre ne lui coûte pas cher.

De notre côté, nous avons bien certains avantages, la force hydraulique notamment; mais ils ne sauraient compenser ceux du minotier anglais qui a toujours à sa disposition—et c'est là le plus précieux de ses avantages—un débouché pour l'écoulement de ses produits secondaires à un prix très rémunérateur. Cela étant, il saute aux yeux de quiconque n'est pas aveuglé par le parti pris que le minotier canadien qui exporte la farine doit se contenter d'un bien maigre bénéfice. Les petits minotiers, que cette question intéresse au plus haut point, m'apprennent—je n'ai pas pu m'entretenir de la situation avec les grands—que la moyenne des bénéfices qu'ils réalisent en Angleterre n'excède pas 5 cents par baril. Quoi qu'il en soit, elle est très faible.

Le Canada exporte à peu près 4,000,000 de quintaux de farine et en consomme de 11,000,000 à 11,500,000 boisseaux, de sorte qu'il doit en produire environ 15,000,000 de boisseaux. A l'heure qu'il est, nos minoteries sont en mesure de préparer environ 15,000,000 de boisseaux de farine; elles ne produisent donc que la moitié de ce qu'elles pourraient faire. Plus nous réussirons à trouver à l'étranger des débouchés pour les produits des minoteries canadiennes. plus nous pourrons compter tenir la farine au plus bas prix possible, puisque la diminution du coût du produit est en raison directe de l'augmentation de la production.

Les renseignements que je possède, font voir que les minoteries gagnant à peu près 10 p. 100 à marcher nuit et jour; par conséquent, la farine qu'une minoterie marchant nuit et jour peut vendre à $4 le baril, la minoterie qui ne fonctionne que durant le jour est obligée d'en demander $4.40, est donc dans une situation certainement avantageuse, le minotier qui a à sa disposition un débouché lui permettant de poursuivre son exploitation la nuit aussi bien le jour. Par conséquent, il importe, dans l'intérêt du consommateur aussi bien que dans celui de l'industriel, de faire en sorte que les produits des minoteries canadiennes trouvent en Grande-Bretagne un écoulement aussi avantageux que possible.

Il est encore un autre aspect de la question à examiner. Rien ne touche de si près à l'intérêt du pays en général, à celui de la classe agricole en particulier, que le maintient de l'industrie minotière dont l'activité s'exerce dans un champ très vaste et dans un nombre fort restreint d'établissements. Cette partie de l'industrie intéresse tout particulièrement les cultivateurs; en effet, du jour où ils ne pourraient plus se procurer à un prix raisonnable les produits secondaires des minoteries, les exploitants de l'industrie laitière et les éleveurs de bétail courrait grand risque de voir s'évanouir la prospérité dont ils jouissnt à l'heure actuelle. Si nous ne pouvions assurer à la farine canadienne un débouché au moins égal à celui qu'elle a eu jusqu'à ces temps derniers, les éleveurs de bétail et les exploitants de l'industrie laitière ne pourraient plus se procurer en quantité suffisante le son et les autres produits secondaires des minoteries. L'industrie du fromage, qui est peut-être celle qui a acquis le plus d'importance en notre pays, a un intérêt vital à ce que nous fassions tout notre possible que la farine canadienne trouve à s'écouler à l'étranger dans les conditions les plus favorables.

Les compagnies de transport, dira-t-on, ont intérêt à maintenir la prospérité des producteurs, elles veillent habituellement avec un soin jaloux à la prospérité de ceux qui alimentent leur trafic et leur fournissent les marchandises avec lesquelles elles font fortune.

Cela est vrai jusqu'à un certain point; malheureusement, il n'est pas mis de frein semblable à la rapacité des compagnies de transport, car celles-ci, dans la mesure où j'ai pu le constater, ont tout à gagner et rien à perdre à transporter le blé de préférence à la farine. Le premier avantage qu'elles obtiennent de la substitution du blé à la farine, c'est le chargement et le déchargement à peu de frais, avantage qu'elles doivent en grande partie aux sacrifices pécuniaires que le pays s'est imposés pour ériger des élévateurs de transbordement à Halifax, à Saint-Jean et à Montréal. Elles jouissent en cela d'un avantage signalé qui leur permet de faire circuler leurs paquebots en réduisant autant que faire se peut l'intervalle entre chaque voyage.

Mais il est encore une autre raison qui ne doit pas échapper à l'attention des compagnies: c'est qu'en entravant l'exportation de la farine canadienne, elles accaparent pour leur propre compte non pas seulement le transport de la farine, mais aussi celui du son et des autres produits secondaires; le blé leur donne tout cela sous une forme moins encombrante. Elles ont donc tout à gagner plutôt qu'à perdre. Par conséquent, c'est comme s'appuyer sur un roseau que de compter que ces compagnies pousseront le souci de leur propre intérêt jusqu'à maintenir leurs taux de transport à un chiffre susceptible de permettre aux producteurs de poursuivre l'exploitation de leur industrie.

M. MEIGHEN.

J'aborde maintenant un autre sujet. Quelle est la solution? J'avoue volontiers que ce problème présente peut-être de plus grandes difficultés que celles que ce pays a à surmonter relativement aux agissements de tout autre monopole. Nous avons déjà en ce pays lutté avec quelques succès contre des monopoles. Nous n'avons pas toujours agi aussi proprement que nous l'aurions dû, nous n'avons pas toujours réussi aussi complètement que nous l'aurions voulu, mais nous avons déjoué les monopoles et nous leur avons fait entendre raison. Nous sommes en présence d'une situation qui n'existait pas lorsque nous avons combattu d'autres monopoles du même genre. Quelle est cette situation? Les différentes compagnies de transport qui rendent sur le marché anglais les produits du Canada et qui apportent ici les denrées anglaises ne sont pas soumises à la juridiction du Parlement et du Gouvernement de la même manière que d'autres compagnies de transport, ou d'autres corporations, que nous voudrions priver de leur monopole, et il est peut-être impossible de les soumettre à cette juridiction. D'après une stricte interprétation de la loi, nos pouvoirs à l'égard des compagnies dont les navires voyagent du Canada en Europe, et sillonnent la haute mer, s'arrêtent non pas précisément au littoral, mais à trois milles du rivage. Au delà, ce n'est qu'indirectement que nous pouvons avoir la haute main sur ces compagnies.

De plus, il est notoire et indéniable que les compagnies dont les navires partent de nos ports pour se rendre dans des ports transatlantiques ont une entente formelle, pour ne pas dire plus, avec les compagnies dont les navires partent de Portland et de New-York pour se rendre dans les mêmes ports au delà de l'Atlantique. Toutes ces compagnies ont été soumises à ce qu'on appelle la conférence des armateurs de l'Atlantique du Nord. Elles recueillent tous les avantages qui découlent de cette association monopoleuse, et elles se croient tenues d'obéir à ses dictées, quelles qu'elles soient.

Voici le problème qui se pose à nous. Pouvons-nous, et de quelle manière le pouvons-nous, faire entendre raison à cette association et en obtenir justice? Je ne crois pas exagérer en disant qu'il y a un monopole. Nous avons toutes les preuves de l'existence d'un monopole dans l'exercice arbitraire du pouvoir auquel nous avons dû nous soumettre jusqu'à présent. Je sais que le Gouvernement s'est occupé de cette affaire, et qu'il a déployé de l'énergie. Je sais aussi, qu'il n'est pas possible d'adopter les anciennes tactiques avec l'espoir de triompher de cette association. Nous ne pouvons pas espérer remporter la victoire en nous servant des armes anciennes. De quelle manière pourrions-nous réussir?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami déclare que le Gouvernement a fait preuve d'énergie dans cette affaire. Qu'est-ce que le Gouvernement a fait?

M. MEIGHEN: Je préférerais, et je crois que l'honorable député préférerait aussi, que le Gouvernement fît une déclaration à ce sujet. Je puis dire que la question a été attentivement étudiée par le département dont elle relève, et que le Gouvernement a pris des mesures, autant qu'on pouvait s'y attendre, depuis six mois, au moins. Pendant que j'ai la parole, j'obtiendrai peut-être des renseignements en demandant au représentant de Saint-Jean ce que le Gouvernement devrait faire, à son avis.

M. PUGSLEY: D'après les dires de mon honorable ami, il semble que depuis un an et demi, il y ait eu une augmentation constante et rapide des tarifs du transport maritime.

M. MEIGHEN: Avant cela.

M. PUGSLEY: L'honorable député semble faire remonter cette augmentation à un an et demi environ. Je n'ai aucun doute que le Gouvernement ait deux remèdes à sa disposition. Tous ces navires, qu'ils soient subventionnés ou non, doivent se servir des ports canadiens. A Montréal, ils doivent s'adresser à la commission du port qui est créée et réglementée par le Gouvernement. On peut en dire autant de Québec. En hiver, la situation sera la même à Saint-Jean et à Halifax. Le Gouvernement peut rendre des lois applicables à ces compagnies dont les navires doivent nécessairement entrer dans les eaux canadiennes. D'un autre côté, au moins trois de ces compagnies ont été subventionnées par le Gouvernement canadien et les contrats permettent à celui-ci de fixer les tarifs du transport des marchandises. Bien que ces subventions soient ostensiblement accordées pour le transport des objets de correspondance, elles le sont autant pour assurer le développement du trafic des marchandises. Considérant que les tarifs ont augmenté de mois en mois et de saison en saison depuis un an et demi, je crois que le Gouvernement pourrait fort bien régler les prix que ces compagnies pourraient exiger et établir des tarifs justes et raisonnables, comme il en existait il y a quelques années.

M. MEIGHEN: L'honorable député dit que ces augmentations ont eu lieu depuis un an et demi. Elles ont commencé avant ce temps-là. Je ferai observer à mon honorable ami que le couronnement de l'œuvre de la conférence des armateurs de l'Atlantique du Nord ne remonte pas à un an et demi seulement. Cette conférence a mis la dernière main à son œuvre pendant que l'honorable député était ministre des Travaux publics. C'est du temps de l'ancien ministère qu'elle a formé son arsenal et

fourni ses armes. C'est durant toutes ces années-là qu'elle s'est hardiment mise en mesure de recueillir les avantages dont elle jouit maintenant. Elle a agi au grand jour. Elle a fait en sorte de chasser des mers les navires chargeant à la cueillette et tout ce qui pouvait lui faire concurrence. Je ne me propose pas de blâmer l'ancien Gouvernement, et je laisse ce sujet de côté.

L'honorable député dit que les navires de ces compagnies entrent dans les ports canadiens et que, par conséquent, nous avons juridiction. Il faut en conclure que nous devrions leur fermer les ports du pays, les punir parce qu'ils viennent ici, à moins qu'ils n'acceptent certains tarifs que fixerait le ministre intéressé ou le Gouverneur en conseil. Quel serait le résultat de cette restriction. Elle aurait simplement pour résultat de diriger le trafic vers les ports des Etats-Unis, et l'honorable député le sait fort bien. Elle aurait simplement pour résultat de causer au Canada beaucoup plus de tort que ne lui en cause actuellement l'augmentation des tarifs. En autant que nous pourrions rendre des lois, parce que ces navires viennent dans nos ports, plutôt que de se rendre dans les ports des Etats-Unis, nous les encouragerions à se rendre dans les ports américains, ce qu'ils sont peut-être plus disposés à faire que l'honorable député ne le croit. Celui-ci dit. Nous leur avons accordé des subventions ostensiblement pour le transport des objets de correspondance. Qu'arriverait-il si nous tentions d'appliquer à ces subventions la stipulation du contrat signé par l'Etat? Les subventions totales des quatre lignes dont parle l'honorable député s'élèvent à un million de dollars. La somme encaissée par ces compagnies grâce à l'augmentation des tarifs de transport applicables au blé seulement serait de trois à quatre millions de dollars. L'honorable député croit-il que la menace du retrait de ces subventions influencerait le moindrement les compagnies dont les navires font la navette entre les ports du Canada et ceux d'Angleterre? Aucunement. Voici ce qui pourrait arriver. Nous serions privés des moyens de transporter nos objets de correspondance. On m'apprend que nous ne pouvons pas espérer les faire transporter à meilleures conditions. Par conséquent, bien que ces contrats semblent nous fournir une arme, cette arme n'est pas efficace. Toutefois, s'il en était autrement, je n'ai aucun doute que le Gouvernement s'en servirait sans mettre gravement en péril d'autres intérêts plus importants de ce pays.

Quel est l'autre recours que nous pourrions avoir? Ainsi que je vous l'ai dit, les Etats-Unis d'Amérique sont vitalement intéressés. En présence des événements qui se sont déroulés, ils ont dû augmenter leurs exportations de blé et diminuer leurs exportations de farine. La farine des meuniers américains n'a pas trouvé d'acquéreur en Grande-Bretagne au même point qu'auparavant, ni même la moitié autant.

Il s'ensuit que l'an dernier, les exportations de farine des Etats-Unis ont décliné à peu près aux mêmes chiffres que les nôtres.

Une VOIX: Très bien.

M. MEIGHEN: Si celui-ci qui fait cette exclamation conçoit l'espérance que nous leur vendrons du blé, qu'il examine les chiffres et il constatera que leurs exportations de blé augmentent. En vérité, elles ont été considérables l'an dernier. Leur récolte de blé a été la plus abondante dont fassent mention les annales du pays. Ils sont intéressés et il y a peut-être lieu de féliciter le pays qu'ils le soient. Les Etats-Unis étudient aussi la question à l'heure qu'il est. Ils ont, à n'en pas douter, le même recours que le Gouvernement canadien pourrait facilement exercer, de l'avis du représentant de Saint-Jean. Ils accordent aussi des subventions. Mais ils n'ont pas mis en danger la prospérité de leurs ports dans l'espoir d'obtenir un avantage à cet égard. Ils se sont mis à l'œuvre pour faire une enquête qui se poursuit actuellement et qui n'a pas encore donné de résultat.

Si j'en parle, c'est afin de laisser entendre que, grâce au concours des deux gouvernements, avec la coopération du gouvernement anglais, au besoin, on pourrait créer un tribunal que serait en mesure de réglementer les tarifs du fret sur l'Atlantique du Nord à peu près de la même manière que la commission des chemins de fer règlera les tarifs des voies ferrées au Canada. Cependant, nous savons que nos interêts viendraient en conflit avec ceux de la population du Royaume-Uni. Les consommateurs, à n'en pas douter, auraient intérêt à s'assurer que le prix du transport du blé fût aussi bas que possible comparativement au prix du transport de la farine, tandis que nous serions d'un avis différent, et que nous voudrions diminuer le tarif applicable à la farine et diminuer l'écart entre les deux taux de transport.

Je serais vraiment bien aise si nos gouvernants pouvaient trouver une solution du problème dans le sens que j'indique. Quoi qu'il en soit, si j'ai soulevé ce débat, c'est afin d'attirer l'attention de la population canadienne, par l'intermédiaire du Gouvernement sur la forte augmentation qui a eu lieu, de lui faire observer le grave aspect de cette question par rapport a notre prospérité et pour assurer au Gouvernement le commerce actif et la sympathie de la nation canadienne dans les démarches qu'il croira devoir faire pour améliorer la situation.

M. PUGSLEY: Quel serait l'inconvénient d'une commission comme la Commission

des chemins de fer qui réglerait le fret maritime comme elle régit maintenant les tarifs des voies ferrées.

M. MEIGHEN: J'avais une meilleure opinion de l'honorable député de Saint-Jean. Il est clair et évident que les compagnies de transports sont sous notre juridiction. Elles opèrent sur le territoire du Canada, et conséquemment sont sous notre juridiction. Mais nous n'avons pas le droit d'imposer de restrictions à une compagnie qui n'est pas sous la juridiction du Parlement fédéral, et si nous autorisions, ou voulions autoriser, cette commission à s'occuper de ces questions, c'est-à-dire que si nous insérions dans une loi l'autorité contenue dans le loi des chemins de fer, et si ces compagnies refusaient d'obéir aux ordres de la commission, est-ce que le tentative de mettre cet ordre à exécution n'aurait pas pour résultat de les porter à prendre une autre route? Parce que, en prenant une autre route elles n'abandonnent aucuns droits acquis qu'une compagnie de chemin de fer perdrait en prenant une autre route. On verra immédiatement que la situation est toute différente, et c'est évidemment la raison qui fait que la difficulté à laquelle nous avons à faire face dans le moment, au sujet du contrôle des tarifs, paraît si grande.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Tous ceux qui ont entendu le discours de mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) admettront l'importance de la question dont il a saisi la Chambre. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de demander votre indulgence, monsieur l'Orateur, pour discuter cette question même à cette phase avancée de la session. C'est une question qui pèse d'un poids considérable sur l'Ouest particulièrement, et je crois que les faits sont généralement connus de tous les gens renseignés dans notre pays. Il s'est produit une baisse sérieuse dans le prix du blé dans l'Ouest, baisse qui a eu pour contre-coup une dépression dans toutes les branches de commerce dans l'Ouest et dans le Canada, et il n'y a aucun doute que l'augmentation des tarifs de transport des marchandises sur l'océan Atlantique a été un facteur sérieux dans cette baisse.

Conséquemment, comme c'est une question d'importance majeure qui a ses effets dans tout le Canada et principalement sur l'agriculture, elle mérite bien d'occuper l'attention de la Chambre.

Mon honorable ami a dit que l'on avait augmenté considérablement les tarifs de transport des marchandises allant à l'Ouest. Cela impose un fardeau très lourd sur les épaules du peuple canadien. Ce n'est pas mon désir de critiquer mon honorable ami, et je sais qu'il est généralement précis dans ce qu'il dit, mais je crois qu'il a fait une erreur dans les statistiques qu'il a soumises à cette Chambre. Il a dit, par exemple, que le tarif sur les marchandises allant à l'Ouest avaient été augmentés, et que cette augmentation était assez forte pour détruire la préférence britannique, mais, je demanderai tout d'abord à mon honorable ami, s'il est bien certain que le fret des effets à destination de l'ouest du Canada a subi une augmentation proportionnellement plus élevée que le fret des marchandises destinées à l'ouest des Etats-Unis. Il dit que les tarifs de transport dans l'Est sont les mêmes aujourd'hui pour le trafic passant par les ports des Etats-Unis, que pour celui passant par les ports canadiens. Si les taux dans l'Ouest sont les mêmes, alors il n'y a pas de passe-droit.

M. MEIGHEN: Je ne comprends pas l'argument de mon honorable ami.

M. OLIVER: Peu importe; je vous pose une question au sujet d'un fait. L'honorable député le sait et je ne le sais pas: Est-ce que le fret des effets passant par les ports canadiens est plus élevé que celui qui passe par les ports américains?

M. MEIGHEN: Je n'ai pas donné de chiffres concernant les transports d'Europe à des ports américains; je ne voyais pas en quoi ils pouvaient se rapporter à la question.

M. OLIVER: Je crois qu'ils y ont un rapport considérable. Je voudrais encore un autre renseignement: Mon honorable ami a prétendu que l'augmentation des tarifs de transport était égale à la différence du droit sur les marchandises; et je crois qu'il admettra qu'il est dans l'erreur lorsqu'il dit que l'on peut raisonnablement comparer la différence dans les prix de préférence. Mais quoi qu'il soit, je ne mentionne cela que pour montrer que l'exception établit la règle, parce que mon honorable ami est généralement aussi exact dans ses assertions qu'il est logique dans ses raisonnements.

J'ai été surpris, cependant, à mesure qu'il avançait dans son discours, de lui voir attacher autant d'importance aux désavantages qui résultent pour nos minoteries de ces tarifs plus élevés, non pas des tarifs inégaux, mais des tarifs plus élevés que l'industrie minière du Canada est obligée de payer à l'égale de l'industrie agricole et toutes ls autres industries.

Pendant quelque temps, j'ai pensé que mon honorable ami voulait prétendre que la North Atlantic Conference devrait élever le tarif sur le blé afin de protéger l'industrie meunière du Canada. Nous désirons tous que cette industrie se développe et augmente; mais lorsque nous parlons de monopoles et que nous nous opposons très fortement aux monopoles des trans-

ports transatlantiques, on peut aussi parler du monopole des meuniers canadiens, et je ne serais pas surpris d'apprendre que le consommateur canadien souffre autant aujourd'hui du monopole des minoteries qu'il souffre du monopole des transports transatlantiques. Des personnes dignes de foi m'informent qu'un sac de la meilleure farine d'Ogilvie peut être acheté à Londres, après que tous les transports ont été payés, à aussi bon marché qu'on peut l'acheter à la porte même des moulins Ogilvie, à Winnipeg. Si cela est vrai, et j'ai raison de croire que ce l'est, mon honorable ami aurait mieux fait de plaider en faveur du producteur du blé plutôt qu'en faveur du meunier, qui sait tirer profit de la situation qu'il occupe dans le commerce du monde. Ceux qui sont atteints par les prix élevés des transports sont, ainsi que c'est toujours le cas, le producteur et le consommateur.

Le cultivateur produit cette denrée qui fait la base de la richesse du Canada aujourd'hui, et c'est sur lui directement que pèsent avec le plus de lourdeur les impôts du monopole. Le meunier est obligé aussi d'en porter le poids, il est vrai, mais il s'en décharge sur le cultivateur. C'est le cultivateur, le premier producteur, qui porte virtuellement tout le poids du fardeau, et le premier producteur, le cultivateur, qui est aussi dans une grande mesure le consommateur en dernier lieu, est celui qui a le plus à souffrir de cette augmentation récente et rapide dans les prix de transport.

Mon honorable ami a pris un soin particulier à faire remarquer que bien que cette augmentation dans les tarifs de transport n'ait eu lieu que depuis que le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, l'organisation qui a permis de faire cette augmentation a été faite sous le régime de l'ancien Gouvernement, et il donne à entendre que l'ancien Gouvernement est en quelque sorte responsable du fait que ces compagnies de transport, qui, il l'admet lui-même, sont entièrement soustraites à la juridiction du Canada, et qu'il faudra les efforts réunis de l'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada pour arriver à les règlementer, ce dont il n'est pas encore très sûr. Il cherche, cependant, à faire naître l'idée que l'ancien Gouvernement a été coupable en quelque manière parce que cette organisation a été formée.

M. PERLEY: Il n'a pas dit cela.

M. OLIVER: Je sais que mon honoroble ami n'a pas dit cela, mais son argument y tendait, et c'était sa conclusion logique. Mon honorable ami est trop habile pour s'exposer; il ne parle jamais en insensé, mais fait des raisonnements très habiles qui portent quelquefois à tirer de très fausses conclusions. Je répète donc que telle était l'opinion que mon honorable ami cherchait à émettre devant la Chambre et devant le pays et j'ajoute, avec tout le respect que je lui dois, que sa proposition était absurde.

Cela, cependant, ne remédie pas à l'état de choses actuel. Lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir, nous n'entendions personne se plaindre d'un monopole injuste; les tarifs de transport sur l'Atlantique étaient raisonnables, et il n'y avait pas lieu pour l'ancien Gouvernement d'intervenir comme aujourd'hui, que le monopole broie le peuple comme le ferait une meule de moulin. La situation est tellement sérieuse que mon honorable ami sent le besoin d'y appeler l'attention de la Chambre. Il dit que le Gouvernement s'occupe d'apporter remède; je suis heureux de l'apprendre. J'espérais que mon honorable ami ferait quelque proposition pratique avant de terminer son discours, et j'ai été certainement étonné lorsqu'il a écarté absolument l'idée que, bien que le Canada soit le maître de ses propres ports, nous n'avons aucune juridiction sur les navires qui touchent dans ces ports, et que, bien que le Canada subventionne les lignes de navigation, il ne peut avoir aucune voix dans la fixation des tarifs de ces lignes.

Je ne suis pas prêt à dire de quelle manière et jusqu'à quel point le Canada devrait exercer son autorité sur les vaisseaux qui touchent à ses ports; je ne suis pas prêt à dire quelle espèce de juridiction il pourrait exercer en raison des subventions qu'il accorde. Tout individu, cependant, est porté à croire que si le Canada dépense des millions pour offrir des facilités aux navires dans ses ports, et s'il subventionne les compagnies de transport maritimes, il devrait raisonnablement avoir quelque chose à dire en faveur d'une amélioration d'un état de choses qui, à toute évidence, est non seulement injuste mais pèse excessivement sur le peuple. Je ne crois pas que mon honorable ami ait été bien inspiré lorsqu'il a mis de côté légèrement les faits qui ont été soumis. Sa proposition, si l'on peut appeler cela une proposition, est qu'il devrait y avoir une conférence entre les autorités canadiennes, américaines et anglaises. Je n'ai aucune objection à cela. Je crois que c'est probablement sage. Mais je demande à mon honorable ami comment il peut faire une telle proposition ou s'attendre que le Gouvernement qu'il appuie, l'adoptera. Ne sait-il pas que ce Gouvernement a été élu, que lui-même a été élu au cri de "Ni échange, ni commerce avec les Yankees"; méfiez-vous, n'ayez pas de rapport avec ces vilains habitants au sud de la frontière; ils sont dangereux, vous ne devez même pas leur vendre vos marchandises, ou si vous le faites vous ne serez pas loyaux.

M. SCHAFFNER: Personne n'a jamais dit cela. C'est une pure invention.

M. OLIVER: Mais on a prêché que les chemins de fer ne devaient pas traverser la frontière, que nous ne devrions pas permettre à notre trafic de traverser la ligne ou le Canada en souffrirait, et cependant mon honorable ami propose que le Gouvernement qu'il appuie et le parti dont il est membre, entament des négociations, monsieur l'Orateur, et, s'entendent pour former un syndicat, une coalition entre ces trois pays, qui sera plus grande que la coalition actuelle des compagnies de navigation. J'en suis épouvanté et je suis certain que le pays le sera aussi lorsqu'il apprendra que mon honorable ami et le Gouvernement qu'il appuie propose de changer leur politique loyaliste aussi complètement.

Bien entendu, je crois que le pays généralement va se dire que nos adversaires deviennent plus raisonnables, et que sous ce rapport ils vont être les gagnants. Mais je dois dire que même à l'heure qu'il est je ne compte guère qu'ils prendront une attitude tellement sensée. Dans tous les cas, il se passera beaucoup de temps avant qu'on arrive à une solution par ce moyen. Chacun reconnaîtra, je pense, qu'il n'y a pas lieu de compter qu'une telle conférence aura lieu et prendra une initiative a aussi bref délai, si jamais elle la prend. J'ai une proposition à faire à l'honorable député et au Gouvernement qu'il appuie, et j'espère qu'elle sera prise en bonne part Il s'agit de la question du transport du blé du cultivateur de l'Ouest ou de la farine du meunier de l'Ouest, si vous l'aimez, sujet qui relève entièrement du Dominion, qui rentre dans les attributions de notre Parlement et de notre Gouvernement. Pour y donner suite, il ne sera pas nécessaire d'entrer en relations de commerce avec les Yankees, non plus que de traverser l'océan pour y demander de l'aide. L'honorable député n'ignore pas que les anneaux de la chaîne des communications entre les champs de blé de Portage-la-Prairie et les moulins de Liverpool sont nombreux et tous importants. L'un d'eux consiste dans le trajet entre Fort-William et Port-McNicol. L'honorable député n'ignore pas que, de même qu'un monopole des transports a pris naissance sur l'océan Atlantique, de même un monopole des transports s'est développé sur les Grands lacs, monopole qui n'a pas vu le jour sous le régime de l'ancien Gouvernement, mais qui se développe aujourd'hui sous le régime du Gouvernement actuel, et qui a été sensiblement favorisé par la législation adoptée en cette enceinte au cours de la présente session, en dépit des plus vives protestations de la part des représentants de la gauche, et même de quelques représentants de la droite.

M. MEIGHEN: N'est-il pas vrai que la compagnie à laquelle l'honorable député fait allusion a obtenu de l'ancien Gouvernement qu'il relève dans une forte mesure le chiffre de son capital-actions?

M. OLIVER: Certainement.

M. MEIGHEN: Et n'est-ce pas au moyen de ce capital accru que cette compagnie fait ce qu'il lui reproche de faire?

M. OLIVER: Non.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne sait-il pas que le relèvement du capital était demandé dans ce but?

M. OLIVER: Non.

M. MEIGHEN: Lorsque la compagnie de navigation Richelieu-Ontario s'adressa à l'ancien Gouvernement en vue d'obtenir l'autorisation d'augmenter le chiffre de son capital-actions, l'honorable député faisait partie du ministère. Ce fut l'honorable représentant de la division Saint-Laurent de Montréal qui déposa le projet de loi pour le relèvement du capital de cette compagnie. L'honorable député vient de nous dire que nos adversaires ne savaient pas que c'était en vue d'acquérir d'autres entreprises.

M. OLIVER: Je n'ai rien dit de tel.

M. MEIGHEN: Il a déclaré que ce n'était pas dans le but de créer un merger.

M. OLIVER: Non, j'ai dit que ce n'était pas dans le but de s'accaparer le trafic sur les Grands lacs.

M. MEIGHEN: L'honorable député siégeait en cette enceinte lorsque fut proposée une des lectures de ce bill, et l'honorable député de Lambton demanda au représentant de la division Saint-Laurent de Montréal dans quel but on voulait être autorisé à augmenter le chiffre du capital-actions, et il déclara à la Chambre que c'était dans le but de créer un merger.

M. PUGSLEY: Il s'agissait d'un trafic de voyageurs, de touristes, ce qui est tout autre chose.

M. MEIGHEN: L'honorable député était en cette Chambre lorsque ces paroles furent prononcées; du moins il prit la parole peu de temps avant ou peu de temps après.

M. OLIVER: Certainement.

M. MEIGHEN: Et en dépit de l'affirmation que ce capital était requis en vue de constituer un merger, l'honorable député consentit au relèvement du capital et leur accorda ce privilège.

M. OLIVER: La compagnie de navigation Richelieu-Ontario conduisait ses opérations sur les lacs d'en bas et sur le Saint-Laurent; il s'agissait entièrement du transport des touristes.

M. MEIGHEN: Ce n'en était pas moins un "merger".

M. OLIVER: Certainement, mais non pas en ce qui regarde le transport des grains de l'Ouest. L'honorable député a soulevé ce soir la question du transport des grains de l'Ouest et à ce propos a versé des larmes amères.

M. MEIGHEN: Cette compagnie était alors engagée dans le transport du blé.

M. OLIVER: Pas du tout; la compagnie de navigation Richelieu-Ontario a été engagée dans l'industrie du transport des voyageurs depuis des années; il importait peu au cultivateur de l'Ouest que cette compagnie se constituât ou non en "merger", tant qu'elle se bornait à opérer sur les lacs inférieurs. Plus tard, elle étendit ses opérations aux lacs supérieurs; elle activait alors la concurrence plutôt qu'elle ne l'enrayait. Le montant qu'elle a été autorisée, au cours de la présente session, à ajouter à son capital avait pour but exprès d'établir un monopole du trafic sur les Grands lacs, et tous ceux qui ont voté en faveur de cette mesure le savaient. Il est un endroit où mon honorable ami et le Gouvernement peuvent se servir de l'autorité dont ils sont revêtus et venir au secours du cultivateur ou du meunier de l'Ouest dans une très large mesure, et réduire notablement les frais de transport. L'anneau dans la chaîne des transports qui relie Fort-William à Port-McNicoll est comme le cou dans l'anatomie de l'être humain, et celui qui tient cet anneau a le commerce du Dominion à sa merci; il a à sa merci les cultivateurs de Portage-la-Prairie et de Souris comme de toutes les autres parties du Nord-Ouest, et l'honorable député ne l'ignore pas. En faisant observer au Parlement et au pays que le cultivateur de l'Ouest est aujourd'hui saigné à blanc par un monopole des transports, il fait une bonne œuvre, mais s'il pense pouvoir détourner l'attention du merger sur les Grands lacs en nous entretenant du merger de l'Atlantique, je lui dirai qu'il se trompe. L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a suggéré à la Chambre les moyens à prendre en vue de se rendre maître de ce merger des Grands lacs.

M. PUGSLEY: Il a proposé une résolution.

M. OLIVER: Il a proposé une résolution qui fut rejetée par l'honorable député et le Gouvernement qu'il appuie. Et cependant, l'honorable député prend la parole ici ce soir et déplore le merger de l'Atlantique. C'est un merger nous touchant de plus près qui forme notre principal souci pour le moment. Le merger des lacs est de cette nature. Ce qui jusqu'à présent a sauvé la situation du cultivateur de l'Ouest, ce sont les transports à bon marché de la saison d'été et les tarifs peu élevés en usage sur les lacs par suite de la concurrence illimitée. Maintenant, le merger s'est emparé de ce transport avec l'intention d'exiger des prix qui ne seront pas inférieurs à ceux exigés par la voie ferrée que bien juste dans la mesure suffisante pour que l'expéditeur de blé ait intérêt à s'en prévaloir; cela assuré, on exigera tout ce qu'il est possible d'exiger. Nous avons construit trois chemins de fer parallèles à cette nappe d'eau, et une fois ces chemins de fer achevés nous espérons avoir les tarifs les plus bas qu'il soit possible d'espérer lorsque le transport s'effectue entièrement par chemin de fer. Toutefois, n'espérons pas obtenir des tarifs aussi favorables que s'il existait sur les lacs un régime d'absolue concurrence. Tant qu'il existera un merger sur les lacs, les intérêts commerciaux du Canada vont souffrir. Le cultivateur de l'Ouest sera contraint de payer jusqu'au dernier sou, et le cultivateur de l'Ouest devra le payer aussi. Car en dépit de ce que prétend l'honorable député, je ne crois pas que ces concentrations de compagnies de transport s'amusent à faire des faveurs. Elles sont disposées à exploiter le meunier tout autant que le cultivateur, ou *vice versa*. C'est sur cela que je laisserai l'honorable député et le Gouvernement. La question est tout aussi importante qu'il l'a prétendu. Je dirai même qu'elle est plus importante et d'une plus grande portée qu'il ne l'a dit; mais j'espère que, au lieu d'attendre que nous ayons à régler le merger de l'Atlantique, lequel relève de trois gouvernements, le Gouvernement canadien agira par l'intermédiaire de notre Parlement, si c'est nécessaire, afin de s'assurer un régime de concurrence absolue en matière de transports sur les lacs dans l'intérêt du peuple, et ne permettra pas la constitution d'un merger et d'un monopole visant à mettre la main sur nos moyens de transport à l'endroit le plus critique, ne se fermera pas les yeux de parti pris pour ne pas voir ce qui se passe, ne refusera pas de délibérer la question, ne cherchera pas à détourner l'attention vers un merger qui existe ailleurs, et ne cherchera pas à faire croire au peuple que, en agissant ainsi, nous faisons notre devoir.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est): L'honorable député de Portage-la-Prairie a soulevé une question d'un grand intérêt non seulement pour le cultivateur du Nord-Ouest, mais pour les compagnies de transport de tout le pays, et si l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) en a pris prétexte pour agiter le spectre de la réciprocité qui le poursuit nuit et jour, c'est que peut-être la circonstance le justifiait. Il est bien possible que certains maux n'ait pas de remède, et, s'il faut en juger par la discussion qui s'est poursuivie jusqu'ici, nous sommes en présence d'un de ces maux.

Je ne prétends pas pouvoir indiquer un remède à ce mal; mais il est regrettable que lorsque l'ancien Gouvernement, il y a une quinzaine d'années, nomma un comité très capable et actif pour s'occuper de la question des transports ce comité n'est pas poursuivi ses travaux jusqu'au bout et que le Gouvernement, dans le temps, n'ait pas donné suite à ses propositions. Cette question ne se rattache pas seulement à la question des transports sur l'Atlantique et les Grands lacs, mais au système dans son ensemble, et je dis qu'il est tout autant de l'intérêt du pays en général que du cultivateur ou du meunier de l'Ouest de voir le système des transports amélioré et assuré les voies canadiennes. Le Pacifique-Canadien emploie 80,000 hommes, et si l'on suppose que chacun de ces ouvriers est à la tête d'une famille composée en moyenne de trois personnes, voilà une compagnie de chemin de fer qui fait vivre près d'un quart de million de personnes. Il va sans dire que, en augmentant le chiffre des affaires, quel que soit le genre de commerce, vous vous mettez en mesure de conduire les opérations d'une manière plus économique. Les grands magasins et les grandes usines fournissent la preuve de cette vérité. Toute industrie, tout commerce, qui augmente la qualité des produits fabriqués ou vendus, réduit proportionnellement ses frais. De même également, si, sur un point quelconque du Canada, nous pouvons augmenter notre commerce d'exportation dans une mesure qui, actuellement, nous paraîtrait anormale, nous dirigerons vers quelque port canadien ce qui aujourd'hui prend le chemin de New-York, la plus grande partie des navires de l'Atlantique qui n'ont pas d'itinéraire fixe.

Des années durant nous avons essayé et avec un certain succès d'augmenter le commerce d'exportation de Montréal, mais l'inconvénient en ce qui concerne Montréal, c'est que lorsqu'arrive la saison où il y a le plus de trafic, le port de Montréal est fermé. Il est impossible au fermier de récolter son grain dans l'Ouest et de le transporter par chemin de fer ou par bateau par voie des lacs de façon à ce qu'il soit rendu à Montréal pour le milieu de novembre ou même pour la fin de novembre, et à cette saison le port de Montréal est fermé. Quel recours peut avoir le peuple canadien. Mon honorable ami d'Edmonton a mentionné la nouvelle voie du Pacifique-Canadien, de Port-McNichol à Montréal. Il n'y a pas de doute que cette compagnie a dépensé plus de dix millions pour établir une tête de ligne à Port-McNichol et pour la construction de la ligne entre Bethany sur la ligne mère de Port-McNichol. Je crois que tout le monde admettra que des hommes de la capacité des directeurs du Pacifique-Canadien possède une bonne intelligence des affaires et beaucoup de perspicacité et qu'ils ne se sont engagés dans cette colossale entreprise que parce qu'ils avaient quelque chose en vue. Leur idée était qu'ils pourraient peut-être se rendre jusqu'à Chicago, s'emparer d'une partie du commerce de cet endroit qui va à Buffalo et prendre là une partie du trafic pour le transporter à Port-McNichol. Et pourquoi ce trafic ne pourrait-il pas être dirigé sur Port-McNichol—je ne m'occupe que du Pacifique-Canadien—au lieu d'aller à Buffalo, de façon que nous puissions en avoir cette partie destinée à l'exportation, par voie de l'Atlantique, en Angleterre, en Allemagne ou autres pays d'Europe?

D'abord, les vaisseaux qui naviguent entre quelques-uns des ports des Grands lacs et Port-McNichol peuvent faire presque trois trajets contre un à Buffalo. Dans mon opinion, la solution de toute l'affaire est que le Gouvernement fasse exactement ce que mon honorable ami de Portage-la-Prairie a suggéré, faire une enquête en la débarrassant des exigences politiques et établir un port sans s'occuper des intérêts politiques de celui-ci ou celui-là ou des intérêts d'une compagnie de chemin de fer plutôt que d'une autre, mais en confiant toute la question de transport à une commission composée d'hommes importants en dehors des influences politiques ou des compagnies de chemin de fer. Que l'on décide une fois pour toutes ce que le pays entend faire. Dieu sait s'il y a assez de propositions devant le pays aujourd'hui—l'agrandissement du canal Welland, le canal de la baie Georgienne, le chemin de fer de la baie d'Hudson, et chacun d'eux ne peut être le projet le meilleur et qui réussisse. On peut croire que toutes ces propositions sont mises de l'avant avec l'idée que tout le grain de l'Ouest sera exporté en Europe. En fait, quelle quantité de grain est exportée chaque année en Europe? J'ai le dernier rapport du Board of Trade du port de Montréal et il démontre que le montant total de grain assorti: blé, avoine, orge, sarrasin, graine de lin est de 39,000,000 de minots et que la quantité de blé comprise dans le total s'élève à 30,000,000. La grande partie du grain de l'Ouest canadien tous les ans est transporté à Midland, Port-McNichol et autres endroits du genre, et est distribuée entre les centaines, les miliers de petits moulins de notre province et convertie en farine.

Qu'est-ce qui va arriver? Je vais faire une proposition. Je dis que nous devons concentrer nos exportations sur un port canadien ouvert à l'année. Inutile de dire que nous pouvons faire venir le grain du Nord-Ouest pour l'exportation et l'expédier par voie de Montréal ou Québec durant une saison. Le port de Montréal est fermé avant que le grain n'y parvienne. En con-

séquence, en ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique-Canadien, il n'y a qu'un port, celui de Saint-Jean.

Un DEPUTE: Et Halifax.

M. BENNETT: Halifax aussi.

M. LEMIEUX: Le grain n'est-il pas actuellement transporté à Saint-Jean par le Pacifique-Canadien?

M. BENNETT: Oui. Je suis allé à la bibliothèque pour me procurer le rapport du Board of Trade de Saint-Jean pour m'assurer de la quantité de grain qui est passée là l'année dernière. Malheureusement ce rapport ne paraît pas être là et je ne sais où obtenir ce renseignement; mais le ministre sait peut-être quelle quantité de grain a été expédiée par voie de Saint-Jean, l'année dernière. Encore une fois, si vous transportiez le grain à un port canadien et si vous établissez un grand commerce d'exportation, vous y attirez les navires. Je ne crois pas en cette histoire de navires irréguliers faisant concurrence au commerce. Si un cargo-boat portant 200,000 minots arrivait dans le port de Montréal et qu'il y eut là un paquebot pouvant en transporter 100,000, croyez-vous que le corgo-boat pourrait transporter ce grain à aussi bon marché que le paquebot? Celui-ci a en premier lieu ses passagers, sa subvention pour le service des dépêches, son fret de première classe, de sorte que le grain lui sert, à vrai dire, de ballast et rien de plus. C'est ce que je crois, et je crois aussi que si le Gouvernement l'essayait, il pourrait établir un commerce comme celui-là en attirant ces grands steamers à un port canadien ouvert en toutes saisons.

Que ces steamers transportent aussi d'autres produits, des marchandises assorties à un prix plus élevé, tout en conservant l'avantage de leur liste de passagers et des subventions. La grande partie du trafic des passagers du Canada en Europe passe par New-York. Pourquoi tout ce trafic ne pourrait-il pas se faire par Saint-Jean et Halifax pendant l'hiver. La distance est moins considérable et la route est aussi exempte de dangers par les glaces que la route américaine. Pourquoi ne pas retenir ici ce trafic? Comment réussir? Ce n'est pas en construisant des élévateurs à grain et au moyen des subventions que l'Etat pourrait accorder pour l'érection de ces élévateurs sur la baie Georgienne. Il y a un moyen très différent de mener cela à bonne fin. Nous pourrions faire face à la situation comme la chose s'est faite l'hiver dernier à Port-Arthur. Les élévateurs, une fois remplis, les vaisseaux venaient s'y accoster et on les remplissait durant les longs mois d'hiver. Puis de nouveau les élévateurs étaient remplis. On a ainsi manutentionné environ 13,000,000 de boisseaux de grain et rien n'empêche que par le même procédé cette quantité atteigne 50,000,000 de boisseaux. Cela pourrait se faire à l'extrémité basse des lacs, à Port-McNichol et autres ports où on peut recevoir 40 à 50 millions de minots pendant que les bateaux sont dans les glaces. Ce grain pourrait alors être transporté aux élévateurs de Saint-Jean et Halifax et de l'un ou l'autre de ces endroits on pourrait faire l'un des ports de distribution de grain les plus importants de tout le continent américain.

On devait faire cela et je crois que le Gouvernement est en état de le faire. Un moyen de réaliser ce projet serait d'accorder une subvention distribuée à toutes les compagnies de navigation ou de chemin de fer proportionnellement à la quantité de grain transporté sur les canaux canadiens, soit par voie de Halifax ou de Saint-Jean. C'est un des moyens de réalisation, et une fois que nous aurons réussi à agglomérer le grain à un endroit, on pourrait examiner la question de réduire la subvention. Maintenant, que faire du Grand-Tronc? Malheureusement pour lui, il n'a pas de débouché au Canada pendant les mois d'hiver. C'est Portland qui est son port. Mais une fois le port de Montréal fermé, on pourrait s'entendre avec cette compagnie pour qu'elle coopère avec le chemin de fer canadien du Pacifique dans le transport du grain à Halifax ou Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Cette compagnie aura sa propre ligne dès que le Grand-Tronc-Pacifique sera achevé.

M. BENNETT: Comme le dit mon honorable ami, quand le Grand-Tronc-Pacifique sera achevé jusqu'à Saint-Jean, cette ligne sera disponible, mais on pourrait en attendant ménager des arrangements entre le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique pour transporter ce grain à la côte de l'Atlantique.

Je n'insisterai pas, monsieur l'Orateur, sur ce que mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a dit au sujet des mergers supposés dans les Grands lacs. Bien qu'il soit assez vrai que le compagnie de navigation Richelieu-Ontario s'est emparée de quelques-unes des lignes qui transportent les marchandises, elle ne s'est pas emparée de tous les vaisseaux des Grands lacs, et le Gouvernement a toujours le pouvoir si en aucun temps il se fait quelque chose de nature à restreindre le commerce ou à augmenter d'une façon déraisonnable le prix de transport, d'amener ici des vaisseaux américains et leur permettre de naviguer entre Fort-William et aucun port canadien en contravention des lois côtières. Si les tarifs sont fixés trop haut par une compagnie de navigation canadienne quelconque, le remède est là pour le propriétaire de grain en transit destiné à l'Europe: tout ce qu'il a à faire est de louer

des vaisseaux américains pour transporter son grain à Buffalo et l'expédier par voie de New-York, Newpor-Roads, Philadelphie ou tout autre port américain.

Dans mon opinion, le Gouvernement devrait immédiatement, quel que soit le coût —raisonnable va sans dire—faire quelque chose dans le sens que j'ai indiqué. Nous parlons de dépenser $50,000,000, c'est-à-dire $2,000,000 par année pendant deux ou trois ans—ou moins que ce montant—afin d'accorder une subvention convenable, parce que par ce moyen nous pourrions engager les navires à venir à Saint-Jean ou Halifax pendant les mois d'hiver, pour y charger le grain et la fleur et établir ainsi le commerce de ces produits. Le résultat d'amener les vaisseaux dans ces ports serait d'établir la concurrence, c'est-à-dire la réduction du fret. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie a droit, je crois, aux remerciements non seulement de ce côté-ci de la Chambre, mais du pays tout entier, pour avoir ému le Gouvernement s'il a besoin de l'être et de l'engager à prendre cette question en sérieuse considération et d'essayer de produire les résultats qui ont fait le sujet de la discussion ce soir.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Je n'ai pas assisté à tout le discours prononcé par mon ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) et voilà pourquoi je désire lui poser une question. Si son discours en contenait la réponse, j'espère qu'il répondra tout de même à ma question. Je ne crois pas qu'il ait donné à la Chambre les taux proportionnels sur la farine et le blé.

L'honorable député sait-il si les prix de transport des farines sont plus élevés par 100 livres que ceux du blé, et dans l'affirmative, quel est le chiffre?

M. MEIGHEN: J'ai déjà donné cette statistique avec force détails. Les prix de transport des farines sont plus élevés que ceux du blé. A une certaine époque, le transport des farines coûtait moins cher, mais seulement pour de courtes périodes. L'augmentation dominante était d'environ 2 cents, mais elle s'est accentuée au point d'atteindre 10 cents, et ce renseignement, je le tiens de mes auteurs et j'y ajoute foi.

M. THOMSON: Mon collègue prétend-il que le prix de transport des farines sur l'Atlantique est de 10 cents plus élevé que pour le blé?

M. MEIGHEN: C'est approximativement cela, peut-être un peu moins.

M. THOMSON: Je viens de parcourir un article d'un écrivain américain sur la question et il se fait l'écho du grief même que formule ici mon collègue. Il se livre à une consciencieuse étude de la statistique; et pendant que mon collègue attribue l'augmentation du fret à la surélévation des tarifs de transport, cet écrivain prouve par la statistique que ce n'est pas là tout ce qu'il faut blâmer. D'après la statistique de mon auteur, pour le transport des récoltes de 1910 sur l'Atlantique, le transport du blé a coûté 3 cents les 100 livres, de New-York à Liverpool.

M. MEIGHEN: Sa statistique est erronée.

M. THOMSON: Il est possible que mon auteur ait fait erreur. Au lieu de 100 livres" c'est peut-être "boisseau" qu'il aurait dû dire. D'après l'auteur, le prix de transport des récoltes outre-Atlantique en 1912 a été de 7 cents.

M. MEIGHEN: C'est le double au dire de mon collègue, les prix ont haussé de 10 cents le quintal ce printemps. Entre autres choses, mon auteur dit que le prix du transport du blé, du Mississipi à Liverpool, tous frais compris, s'est élevé à 20 cents le quintal en 1910 et à 40 cents en moyenne en 1912.

M. MEIGHEN: Mon collègue devrait mettre au rancart cette statistique, car elle est tout à fait erronée. Vous avez sans doute mal saisi la pensée de l'auteur; car, cette statistique est absurde.

M. THOMSON: C'est possible, mais l'auteur pourrait peut-être répliquer que les chiffres de mon collègue sont absurdes.

M. BURRELL: Quel est le nom de cet écrivain?

M. THOMSON: M. Laut. Je ne suis guère renseigné à son égard. Ce sont certainement là les chiffres qu'il donne. Je suppose que sa statistique est assez exacte. Il fait retomber le blâme entièrement sur les entrepreneurs de transport outre-Atlantique, tout comme le fait mon collègue. J'observe que le relèvement de prix entre 1910 et 1912 provoqué par les entrepreneurs de transport sur l'Atlantique n'a été que de 4 cents et que l'augmentation causée par les entrepreneurs de transports de l'intérieur, a été de 16 cents, sous forme de commissions ou autrement. Je me contente de signaler ces chiffres à mon collègue, car il a fait une consciencieuse étude de la question et formulé quelques propositions. Il suggère une enquête. Ici il faudrait faire enquête, non seulement sur les prix de transport des marchandises outre-Atlantique, mais sur tous les autres prix; car, j'en suis convaincu, les pertes éprouvées par les cultivateurs de l'Ouest sur le transport des récoltes de l'an dernier ne tiennent pas seulement au relèvement des prix de transport des marchandises sur l'Atlantique. Ce qu'une enquête convenable mettrait en lumière, c'est que cette augmentation tient, pour une notable partie, à d'autres causes; et que le relèvement des

prix à l'intérieur a été plus élevé que sur l'Atlantique. Le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a suggéré l'application de certains remèdes, nonobstant ce que prétend mon collègue (M. Meighen) sur la nécessité de la coopération avec la Grande-Bretagne, c'est possible. A en juger d'après les raisons alléguées par mon collègue en réplique au député de Saint-Jean, je comprends qu'il est nécessaire d'agir de concert avec les Etats-Unis. La seule grave objection qui se dresse contre cette communauté d'initiative suggérée par le député de Saint-Jean, c'est que nous pourrions faire dévier le trafic vers les Etats-Unis. Aux Etats-Unis, on comprend tout aussi bien que nous la gravité de la situation et on y tient à notre égard à appliquer le remède voulu. Les Etats-Unis voient se dresser devant eux le même danger qui nous menace dans l'application du remède; c'est qu'ils achemineraient ainsi le trafic vers le Canada. Ils ne tiennent pas plus que nous à dévier le trafic; c'est donc là une question qu'il faut solutionner collectivement, j'en suis convaincu, nous pourrions complètement réglementer ces tarifs de transport par cette communauté d'action. L'article en question est paru dans un journal sérieux et je ne doute nullement qu'il repose sur des données exactes. L'auteur de l'article se plaint des bénéfices excessifs réalisés par les compagnies dans le transport des produits du continent.

Sans doute, ces profits ont été excessifs, s'il en est ainsi, si les bénéfices sont aussi excessifs qu'on le prétend, ce trafic doit donc être fort avantageux. On pourrait ainsi chasser du Canada vers les Etats-Unis ses compagnies de transport transatlantique, mais il serait impossible de les chasser des deux pays à la fois. Par conséquent, en agissant de concert, nous aurions complètement ces compagnies à notre merci.

Une autre pensée m'est venue à l'esprit, pendant que mon collègue parlait. Quelle que soit la valeur de ma préposition, je vous la livre pour ce qu'elle vaut. Actuellement, le gouvernement et le congrès des Etats-Unis s'occupent du dégrèvement de certains produits inscrits au tarif. Entre autres réformes, on a proposé l'admission en fanchise des farines originaires de pays qui ne frappent pas de droits les farines de provenance américaine. Nous frappons d'une taxe douanière les farines de provenance américaine, à leur entrée au pays, je ne sache pas que nous en retirions grand bénéfice. Que penseriez-vous du dégrèvement complet de la taxe dont sont frappées les farines des Etat-Unis...

Quelques VOIX: Non, non.

M. THOMSON: Je suis fâché d'avoir scandalisé le député d'Edmonton. Cela ne m'horripile pas le moins du monde. Je ne fais pas de mauvais sang sur l'entrée au pays des farines américaines ou sur la sortie de mon blé.

M. SCHAFFNER: Pourquoi le prix du blé est-il plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis?

M. THOMSON: Mon collègue a beau le dire, il ne prétend sûrement pas sérieusement...

M. SCHAFFNER: L'an dernier, les prix sur nos marchés ont été plus élevés.

M. THOMSON: Je ne m'attarderai pas à engager le débat avec mon collègue sur une question secondaire. J'ai fait la grande culture du blé, et j'ai étudié attentivement les cours des marchés; or de deux choses l'une; ou je suis aveugle, ou bien mon collègue est dans l'erreur. Il ne faut pas l'oublier, l'année dernière, a été tout à fait remarquable aux Etats-Unis; les états du Nord-Ouest ont produit les plus abondantes récoltes qu'on ait jamais vues. Cela explique en partie pourquoi le prix de leur blé a été l'égal du nôtre. Mais ce n'est là que l'exception. Il ne faut pas l'oublier, si le congrès des Etats-Unis adopte la mesure dont il est en ce moment saisi, il en résultera un droit de 10 cents le boisseau sur le blé importé du Canada aux Etats-Unis; et nonobstant ce que dit le député de Souris, il sait parfaitement qu'en moyenne le prix du blé au Minnesota est bien plus élevé qu'il ne l'est à Fort-William. Il est bien permis de badiner, car c'est un simple badinage qu'a voulu faire mon collègue...

M. SCHAFFNER: Ce n'est nullement du badinage, j'affirme positivement que, l'an dernier, le prix du blé a été plus élevé à Winnipeg qu'à Minneapolis.

M. THOMSON: Mon collègue en conviendra, pour une moyenne de cinq années, les prix aux Etats-Unis sur les marchés correspondants ont été de 10 cents le boisseau plus élevés qu'au Canada. La chose se passe de discussion. Qu'on adopte la réforme que je suggère, et du coup nos minoteries se trouveront en excellente posture. Je le veux bien. Nous leur accorderons ce bénéfice dans l'espoir qu'ils feront bénéficier les cultivateurs de quelques-uns de ces avantages; mais si nous ne l'obtenons point, nous tenterons quelque autre moyen pour les forcer à s'exécuter. Si les farines canadiennes jouissaient de l'entrée libre aux Etats-Unis et que les farines de provenance américaine fussent admises en franchise douanière au Canada, comme le prix du blé ici est bien moins élevé que dans les marchés correspondants aux Etas-Unis, le minotier canadien y gagnerait. Il obtiendrait son blé à meilleur marché Cette réforme aurait pour conséquence de faire hausser quelque peu le prix du blé;

car je ne sache point que le minotier canadien cherche plus que les autres industriels à obtenir des prix élevés. A mon avis, il résulterait de cette réforme fiscale plus de bien qu'il n'en saurait découler des efforts tentés pour obtenir la haute main sur le marché britannique. Comme l'a observé le député de Portage-la-Prairie, il y a beaucoup d'avantages en faveur du minotier d'Angleterre. Il est impossible de transporter outre-mer des farines et leurs produits secondaires à aussi bon marché qu'on peut transporter le blé, et c'est ce que nous a expliqué l'honorable député. Le manutentionnement du blé est des plus facile, de beaucoup plus facile que celui de la farine en sacs, en barils ou autres modes d'expédition. Forcer les compagnies à faire le transport de la farine à aussi bon marché que celui du blé, c'est tout simplement donner le bénéfice au minotier et l'enlever au cultivateur. Indubitablement, ce n'est pas l'entrepreneur de transport qui perdra.

Je n'entends pas envisager la question au point de vue de l'intérêt de parti. Le député de Portage-la-Prairie a fait sonner la note du partisan, mais je ne veux nullement l'imiter. Il est des questions qui doivent planer au-dessus de l'esprit de parti et le Gouvernement, je suppose, tient à ce que les députés de la gauche ouvrent leurs avis et formulent des propositions. J'ai pensé tout haut et ma proposition, je l'espère, recevra bon accueil.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a saisi la Chambre de la question d'actualité, par excellence, celle des transports. Il nous a signalé un fait étonnant qui vient de se produire relativement aux transport au Canada et sur tout le continent. Le soudain et énorme accroissement des prix de transport des marchandises sur l'océan, tant à destination de l'Est que de l'Ouest. Il a prouvé que ce relèvement des tarifs a eu un retentissement défavorable aux cultivateurs et à toutes nos industries nationales.

En réalité, quand vous le considérez en vous plaçant au point de vue de l'agriculteur de l'ouest du Canada, cela veut dire que si les tarifs actuels doivent persister et si le prix du blé actuellement doit fixer la cote, il n'y a pas beaucoup de profits à attendre de l'agriculture dans l'Ouest du Canada. Cela veut dire que le fermier cultivera de la terre à quinze dollars l'acre. A soixante ou soixante-dix cents le boisseau plutôt que $1, le fermier obtient pour son blé par beaucoup de plus que le coût de la production. Par conséquent, cette grande industrie de la production du blé que nous nous flattions de posséder dans l'Ouest n'est déjà pas si encourageante et l'avenir de l'agriculteur canadien dans l'Ouest est en danger. C'est un fait connu qu'il existe une vaste entente à propos des transports et que cette entente règne chez nous et sur l'océan; qu'elle affecte les Etats-Unis, le producteur et le consommateur de blé et c'est alors une question qui mérite de la part du Parlement, la considération la plus grande et la plus complète. Dans l'état actuel, pouvons-nous améliorer la situation et faire quelque chose pour réglementer ce tarif de fret? Je prétends que nous pouvons faire beaucoup, mais nous devons d'abord trouver quel est le plus grand coupable, faire des recherches sur son passé et nous informer si nous avons essayé de le discipliner. Pour moi, le plus grand coupable, quand il s'agit de transport dans le pays, c'est la compagnie du Pacifique. Il est inutile de nier le fait que par suite de ses alliances nombreuses, de sa flotte énorme, de la haute main qu'elle a sur le trafic du pays, la tête de ce syndicat dans l'Atlantique-nord, c'est le Pacifique-Canadien.

Qu'avons-nous permis de faire à cette compagnie au Canada? Le ministre des Travaux publics représente la population de l'Ouest et j'attirerai son attention sur le fait que le Pacifique-Canadien est tenu par sa charte de diminuer depuis longtemps les tarifs de transport. Alors que cette compagnie entasse d'énormes réserves d'argent, qu'elle paye de forts dividendes à ses actionnaires, qu'elle est propriétaire de vastes étendues de terre, elle ne réduit pas les tarifs de transport et elle forme une vaste coalition sur l'Atlantique. Nous avons le Pacifique-Canadien entre nos mains si nous voulons seulement affirmer la suprématie du Parlement.

Nous n'avons pas besoin d'aller en Angleterre ou aux Etats-Unis, nous avons le pouvoir ici même, dans la Chambre, et c'est notre devoir d'affirmer l'autorité du Parlement contre la conduite de la compagnie du Pacifique et ceux qui sont syndiqués avec elle. Nous devons obtenir d'abord et avant tout une réduction des tarifs imposés par la compagnie du Pacifique sur ses propres lignes. Cela ne ferait rien si cela atteignait le Grand-Tronc ou le Nord-Canadien. Si nous pouvions obliger le Pacifique-Canadien à réduire ses tarifs dans l'Ouest, nous consentirions à subventionner les autres lignes si elles venaient à souffrir de la concurrence. Ces chemins de fer ont été autorisés à exister avec la déclaration expresse qu'ils créeraient une concurrence et abaisseraient les tarifs de transport. Ils ne peuvent pas dire qu'il ne devrait pas y avoir une réduction. C'est le devoir du Parlement de trouver un moyen, malgré tout, d'effectuer une réduction des tarifs de transport du Pacifique-Canadien, comme nous avons le droit de les obtenir dans ce pays. Que fait le Parlement à ce sujet? C'est très bien de dire: Adressons-nous en Angleterre et allons aux Etats-Unis; je dis que nous de-

vons régler cette question chez nous. Que nous proposons-nous de faire à l'égard de la compagnie du Pacifique, qui réalise aujourd'hui d'énormes profits, grâce à ses tarifs exorbitants, lorsque cette compagnie a formé un syndicat formidable sur l'Atlantique?

M. HEPBURN: Quel pourcentage de navires possède le Pacifique-Canadien sur ceux qui trafiquent dans les ports canadiens?

M. MACLEAN: Je n'en connais pas le nombre, mais le Pacifique-Canadien est indubitablement à la tête de la coalition sur l'Atlantique. Il n'a pas été nié qu'il a la haute main sur la ligne Allan, de Montréal, et qu'il a une quantité d'autres navires syndiqués avec lui. La compagnie du Pacifique-Canadien est en train de devenir le plus grand propriétaire de navires ainsi que la plus vaste entreprise de chemins de fer du monde. Non content de cela, elle prend part à d'autres entreprises, elle menace de devenir la plus grande banque du Canada et elle y est presque arrivée aujourd'hui. Par suite du manque de courage du Parlement, la compagnie du Pacifique n'accorde pas la réduction à laquelle elle est tenue par sa charte.

Elle a tellement d'argent en terres qu'elle est occupée nuit et jour à essayer de trouver un moyen pour créer une autre compagnie à laquelle elle transférerait tout cet actif en le divisant entre les actionnaires, sans rien accorder au peuple canadien qui paye le transport. Cette compagnie est sous la juridiction du Parlement. Faisons-nous quelque chose pour réduire ces tarifs? Avons-nous demandé au Pacifique-Canadien de réduire ses tarifs non seulement sur ses chemins de fer, mais sur ses lignes des lacs et sur celles de l'océan? C'est très bien de dire que nous consulterons les autres pays, mais nous devons faire quelque chose nous-mêmes, nous devons faire quelque chose concernant ce puissant syndicat qui est maître de la situation des chemins de navigation des lacs et de l'océan.

M. HEPBURN: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur quand il dit que le chemin de fer du Pacifique-Canadien est maître au Canada de la navigation sur les lacs.

M. MACLEAN: L'honorable député constatera que les directeurs du chemin de fer canadien du Pacifique sont très influents sur les lignes des lacs; il verra que les noms d'Osler et de Matthews reviennent souvent à ce propos.

Le chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait pas construit d'élévateurs dans les ports des lacs s'il n'avait pas voulu dominer le commerce. Donc, comme je l'ai dit, le chemin de fer canadien du Pacifique est maître du trafic sur les chemins de fer et sur les lignes des lacs et de l'océan, et nous ne faisons rien pour forcer cette compagnie à réduire ses tarifs. Le public n'a-t-il pas de droits? N'avons-nous pas le droit de faire exécuter les conditions prévues dans la charte et d'obtenir une réduction des tarifs? Que faisons-nous sur ce point? Tout ce que nous faisons, c'est de laisser cette compagnie continuer son système actuel d'exploiter le pays. Il n'y a pas longtemps, nous avons permis au chemin de fer canadien du Pacifique de faire une chose absolument illégale; j'ai attiré très souvent l'attention de la Chambre sur ses opérations de finance.

Chaque dollar qu'il a pris injustement pour donner à ses actionnaires sous la forme de prime est une taxe imposée aux agriculteurs dans l'Ouest canadien. Je demande aux agriculteurs qui viennent de l'Ouest si je ne dis pas vrai.

Ne vont-ils pas se lever ici et essayer d'obliger le chemin de fer canadien du Pacifique à rendre justice au peuple? Permettrons-nous qu'il existe chez nous un désavantage géographique? Permettrons-nous à la population de continuer à être victime de ce désavantage bien que les lignes coûtent moins à construire dans l'Ouest que dans l'Est?

A quoi sert de parler des tarifs maritimes, si nous ne pouvons pas obtenir justice chez nous? Pourquoi discuter la loi des grains, la construction d'élévateurs locaux par le Gouvernement, l'établissement d'entrepôt à différents ports, le chemin de fer de la baie d'Hudson, ou ceci ou cela, si nous laissons continuer une telle illégalité et si nous refusons d'obtenir la réduction des tarifs à laquelle le peuple a droit depuis longtemps? Nous devons faire comprendre à ces compagnies que l'autorité du Parlement est suprême et nous devons l'affirmer sur toutes les entreprises de ce pays.

Si le chemin de fer Pacifique-Canadien exige des tarifs déraisonnables sur l'océan Atlantique, pouvons-nous faire quelque chose au Parlement pour le ramener à l'ordre? Je prétends que oui.

Des honorables députés ont dit: nous soumettrons cette question de tarifs équitables à la Commission des chemins de fer. La juridiction appartient au Parlement et le remède se trouve au Parlement. Que fait le Parlement pour obtenir l'égalité des prix de transport pour l'Ouest? Je ne mêlerai pas la politique à la question, je ne discuterai pas ce qui a fait un parti ou l'autre à ce sujet? Je présente la cause sous son aspect le plus simple et le plus franc. Que faisons-nous dans ce Parlement, non pas tant pour régler les tarifs maritimes que pour obliger ces chemins de fer à exécuter leurs devoirs et leurs obligations envers notre pays? Que faisons-nous au sujet des émissions du Pacifique-Canadien? Le Parle-

ment restera-t-il assis tranquillement et laissera-t-il se répéter le crime qui a été commis par le Pacifique-Canadien au sujet de ses émissions d'actions?

Si nous le faisons, cette compagnie détournera toutes les ressources qu'elle a dans ses caisses et les donnera à ses actionnaires au lieu de réduire le prix de transport pour la population du Canada. Allons-nous aller en Angleterre pour demander un soulagement? Ne dirait-on pas là-bas comme aux Etats-Unis: Pourquoi ne l'avez-vous pas forcée à réduire les tarifs chez vous? Une réduction semblable aurait dû être faite depuis longtemps et pourquoi n'aurions-nous pas chez nous un tarif-voyageur de 2 cents? Si vous voulez soumettre les coupables, commencez chez vous et affirmez la suprématie de l'Etat avec l'idée que la compagnie doit se conformer à son marché. Je crois que la compagnie du Pacifique est prête aujourd'hui à réduire ses tarifs le jour où le Parlement le dira et elle peut les réduire, mais elle ne le fera pas de sa propre initiative, même elle pourrait être tancée par la compagnie du chemin de fer pour l'avoir fait sans sa permission. Telle est la situation actuelle, et tant que nous n'aurons pas fait quelque chose pour réduire les tarifs au Canada, à quoi sert de parler des tarifs maritimes? Le Canada a le droit de recevoir du Pacifique-Canadien des tarifs raisonnables de chemin de fer et d'obtenir des prix plus bas pour les voyageurs. Il n'y a pas de chemin de fer au monde qui ait un tel tarif-voyageur et qui pourrait si bien abaisser le tarif à 2 cents que la compagnie du Pacifique. Je crois parfaitement qu'elle le ferait, mais le Parlement n'a pas le courage de l'exiger ni le pays non plus et nous devons régler ces questions ici même et non pas en envoyant des missions à l'étranger. L'idée d'envoyer des missions dans d'autres pays est bonne, mais ce qu'il importe, c'est de faire quelque chose à la Chambre. C'est le devoir du Parlement d'affirmer la doctrine qu'il doit y avoir un seul tarif d'un océan à l'autre à travers le Canada et il doit y avoir une seule classification et une plus simple. Si nous constatons que la compagnie du Pacifique défie la loi d'une façon arrogante—et je parle en connaissance de cause—nous avons des moyens de la soumettre de façon à ce qu'elle respecte le Parlement. Mais tant que nous lui permettrons de négliger ses obligations et de faire ce qui lui plaît, elle reviendra écrémer tout le lait que nous mettrons à sa disposition. C'est ce que nous faisons maintenant, nous laissons déposer le lait pour lui permettre d'en prendre la crème.

Cet après-midi, nous avons discuté une question excessivement importante pour l'empire et pour le Canada, concernant les tarifs des compagnies de câbles sous-marins. Au lieu de chercher à réprimer le chemin de fer Pacifique-Canadien qui s'est mis hors la loi au sujet des obligations que lui impose sa charte, au sujet de ses tarifs et au sujet de l'administration de son capital, nous devrions le prendre à partie au sujet des taux télégraphiques, et par là j'entends les lignes de terre, les câbles, la radiotélégraphie, et le reste.

Il y a un autre moyen de faire entendre raison à ce grand coupable, le chef de la coalition dont il a été question cet après-midi. Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Meighen) que le chef de cette coalition exerce le pire des monopoles dans le service des messageries, au Canada. Il a été question ici d'établir un service de colis postaux, un service de messagerie fait par l'Etat. Que fait-on de ce projet? Pourquoi n'est-il pas mis à exécution? Pourquoi le Parlement n'est-il pas invité à voter les fonds nécessaires à l'installation de ce service? Si nous faisions comprendre au chemin de fer canadien du Pacifique qu'en dépit de sa richesse, qu'en dépit de ses énormes entreprises et de ses ramifications dans toutes les parties du pays, c'est le Parlement qui exerce l'autorité suprême et qu'il est bien décidé à faire respecter les droits du peuple, si nous lui faisions comprendre que nous sommes décidés à lui faire la guerre dans le service des messageries, dans la transmission des dépêches télégraphiques et dans une foule d'autres choses, il ne serait pas si empressé de former des coalitions sur l'Atlantique.

A l'heure présente, cette compagnie a le champ libre, et bien qu'elle se soit mise hors la loi, elle est portée aux nues et on la cite en exemple, comme le modèle le plus parfait des entreprises commerciales ou industrielles. Je sais fort bien qu'on ne manquera pas de me dire que, comme toujours, je m'attaque à ce que nous avons de mieux dans le pays. J'accorde volontiers au chemin de fer canadien du Pacifique le mérite de ce qu'il a fait; je rends témoignage à son esprit d'entreprise et à sa largeur de vues; je concède même qu'à l'occasion, il sait prendre, dans les questions politiques une attitude conforme aux intérêts du pays, mais quand une compagnie de chemin de fer déclare que le trafic doit se faire de l'est à l'ouest, comme le chemin de fer canadien du Pacifique l'a déclaré pendant la discussion sur la réciprocité, quand une compagnie de chemin de fer déclare que le pays a tout intérêt à ce que le trafic se fasse de l'est à l'ouest, la compagnie qui prend cette attitude doit avoir les mains nettes et doit pouvoir démontrer qu'elle permet au public d'expédier le trafic de l'est à l'ouest, sous l'empire de tarifs raisonnables et auxquels il a droit.

Le chemin de fer canadien du Pacifique accorde-t-il au public un tarif raisonnable

sur le trafic qui se fait de l'est à l'ouest? La compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, toute puissante qu'elle est, toute canadienne qu'elle est, toute impérialiste qu'elle est, pressure la population de l'Ouest et cette dernière demande le redressement de ses griefs.

Nous allons dépenser $20,000,000 pour une gare maritime à Halifax. A quoi nous serviront toutes ses dépenses pour outiller nos ports, construire des élévateurs et améliorer nos moyens de transport, si nous permettons à cette compagnie d'exiger ce qu'elle voudra pour le transport des produits au Canada et de créer des coalitions sur l'Atlantique-Nord?

Le Pacifique-Canadien a toutes les autres lignes en son pouvoir. Il est devenu le dictateur des chemins de fer américains, et il sera bientôt le dictateur dans le port de New-York de même que sur l'océan Pacifique, grâce à son omnipotence sans cesse grandissante. Cette compagnie continuera à agir ainsi tant que le Parlement canadien n'aura pas le courage de le rappeler au respect de la loi dans les affaires canadiennes, qui sont sous notre juridiction. Comment le Parlement se propose-t-il de traiter la compagnie du Pacifique, non pas tant à l'égard des tarifs sur l'Atlantique qu'à l'égard des tarifs de transport au Canada même. Qu'allons-nous faire à l'égard de la réglementation du capital de cette compagnie? On dit partout aujourd'hui que le Pacifique-Canadien est une compagnie prudente et prévoyante et qu'elle a des sommes considérables en réserve. Cela est vrai, mais elle ne s'est pas procurée ce capital par des moyens honnêtes; ses émissions n'ont pas été faites dans des conditions légitimes pour le public canadien. C'est le peuple qui a payé les frais de ces opérations de haute finance, en étant astreint à un tarif excessif et injuste. Il est donc du devoir de ce Parlement, il est de notre devoir à tous de faire quelque chose pour soustraire le peuple canadien à ces exactions. Nous ne pouvons pas nous remettre de ce soin à la Commission des chemins de fer, nous ne pouvons pas nous en remettre à une conférence, nous devons nous en charger nous-mêmes. Ce que je dis du Pacifique s'applique également aux autres compagnies de chemins de fer. Elles sont coupables au même degré; la seule différence c'est qu'elles n'ont pas aussi bien réussi. Quand le Grand-Tronc-Pacifique sera en exploitation, que nous donnera-t-il? La concurrence et des tarifs réduits? Tout ce que nous avons à espérer, c'est une élévation des tarifs, puisqu'on nous laisse entendre qu'il faudra permettre à cette compagnie d'exiger des prix plus élevés. Est-ce pour arriver à cela que nous avons fait des dépenses énormes pour assurer la construction de ce chemin de fer? Si le Parlement ne fait rien, on peut être certain que les compagnies de chemins de fer ne consulteront que leur intérêt et persisteront à former des coalitions et à augmenter leurs tarifs.

Comment une compagnie comme celle du Pacifique-Canadien peut-elle avoir l'audace de se présenter devant le Parlement canadien et lui demander des faveurs, quelque minimes qu'elles soient, quand il est de notoriété publique qu'elle s'est mise hors la loi par sa conduite au sujet des tarifs de l'Atlantique? Cependant, cette compagnie se présente devant la Chambre et nous lui faisons bon accueil.

Nous lui accordons tout ce qu'elle demande; nous n'exigeons seulement pas qu'elle tienne ses engagements antérieurs. La même chose se répète indéfiniment. Les compagnies nous soumettent sans cesse de nouvelles propositions et nous continuons à dépenser les deniers publics.

Notre premier soin devrait être de faire respecter les droits que nous avons, et si nous ne pouvons y parvenir, opposons la concurrence de l'Etat aux entreprises de ces compagnies. Il n'y a rien de tel que la concurrence de l'Etat pour dompter les compagnies récalcitrantes. Je prêche cette doctrine depuis de longues années; je n'ai peut-être pas fait beaucoup de progrès ici, et cependant nous pouvons déjà entrevoir le jour où elle triomphera. Dans la province d'Ontario, le jour n'est pas éloigné où l'Etat aura la direction absolue de l'industrie du transport. Sous ce rapport, la province d'Ontario est aujourd'hui plus avancée que tous les autres états de l'Amérique du Nord. Malgré l'apathie du Gouvernement fédéral, la province d'Ontario oblige les compagnies de chemin de fer à rendre justice au public et à tenir leurs engagements, et si ces dernières refusent, le Gouvernement leur oppose la concurrence de l'Etat.

Vu les conditions existantes dans ce pays, le moment est peut-être arrivé d'avoir un chemin de fer de l'Etat, allant d'un océan à l'autre, en adjoignant une des grandes lignes transcontinentales à l'Intercolonial. Une pareille ligne règlerait les tarifs sur tous les autres chemins de fer et ce serait peut-être le moyen d'arriver à la nationalisation complète de tous les réseaux du Canada.

L'expropriation du chemin de fer canadien du Pacifique par l'Etat serait peut-être un moyen de sortir de la difficulté. Si j'avais la responsabilité d'administrer les affaires de ce pays, je sommerais la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique d'expliquer cette hausse subite dans les tarifs de transport maritimes, je lui demanderais aussi si elle fait partie de quelques coalitions et je lui ferais savoir qu'il est du devoir du Parlement de combattre tous les arrangements de cette nature. Je lui

dirais que si elle ne remplit pas ses engagements, le devoir du Parlement sera de s'emparer de tout le réseau.

Il existe un moyen d'atteindre ces compagnies. Quelques-uns ont été indiqués ce soir. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se sert de nos ports; elle profite des travaux que nous exécutons pour améliorer la navigation. C'est le Gouvernement qui fait tout et plus il fait, plus les compagnies de chemins de fer en profitent pour extorquer l'argent du public, en augmentant leurs tarifs. Elles continueront à agir ainsi tant que nous leur permettront de le faire. Pour ma part, je voudrais voir le Gouvernement intervenir sans retard.

Il a été question d'une action collective. La Chambre me permettra de lui rappeler un incident, à propos de la direction collective en matière de transport. Il n'y a pas bien longtemps, une correspondance a été échangée entre le président de la commission des chemins de fer des Etats-Unis et le président de la commission des chemins de fer du Canada, au sujet d'une commission de chemin de fer internationale et les négociations étaient assez avancées.

Je crois que c'est sous le Gouvernement précédent que ces négociations ont eu lieu, mais je n'entends pas faire intervenir la politique dans la discussion de cette question. Les négociations étaient en bonne voie, lorsqu'une influence quelconque est parvenue à les étouffer, bien qu'elles eussent été engagées en vue d'arriver à la solution d'une proposition comme celle que nous discutons ce soir, c'est-à-dire, la direction commune de nos grandes voies ferrées. Si les trois gouvernements pouvaient s'entendre sur une direction unique, nous pourrions atteindre surement ces compagnies; nous pourrions arriver à augmenter les taifs, car les gouvernements sont plus grands et plus forts que toutes les compagnies et que toutes les coalitions qu'elles peuvent inventer. Il suffit que les gouvernements aient le courage d'affirmer leur suprématie.

On pourrait trouver un moyen de réglementer les tarifs de transport maritimes, mais ce n'est pas là le principal grief du Canada, à l'heure présente. Le principal grief du moment, c'est l'élévation excessive et inutile des tarifs de transport, dans le pays, l'injuste disparité des tarifs, entre l'Ouest et l'Est, les tarifs excessifs imposés par les compagnies de télégraphes et par les compagnies de messageries.

Si nous ne pouvons pas atteindre les compagnies qui violent la loi sur l'Atlantique, nous pouvons les atteindre quand elles exercent leurs déprédations sur notre territoire. Ce recours est entre les mains du Parlement et c'est maintenant le moment de l'exercer. Quels sont ceux qui sont prêts à apporter leur concours, pour arriver à ce résultat? Jusqu'où irons-nous pour imposer le respect des lois à ces compagnies qui s'imaginent pouvoir tout faire. Il est plus temps que jamais d'affirmer l'autorité suprême du Parlement et de forcer ces grandes compagnies au respect des lois. Lorsque nous aurons réussi à leur imposer des règlements dans le pays, nous pourrons facilement les atteindre au dehors. Mais il faut qu'il y ait un commencement et c'est ici même qu'il faut commencer, en adoptant une loi à cet effet. La première condition essentielle, c'est qu'il n'y ait pas de préférences indues au détriment de l'Ouest.

Sommes-nous prêts à prendre cette attitude? Comme je le disais il y a un instant, si une réglementation quelconque devait porter préjudice au Grand-Tronc-Pacifique ou au Nord-Canadien, il faudrait trouver quelque autre moyen ou de faire l'acquisition de ces lignes, pour organiser une concurrence au chemin de fer Pacifique-Canadien. Il faut absolument trouver un moyen de faire cesser cette injustice à l'égard de la population de l'Ouest; il faut trouver un moyen de faire cesser les tarifs différentiels des compagnies de télégraphes et des compagnies de messageries et ce moyen, c'est ici que nous le trouverons. Je suis convaincu qu'il serait possible de réglementer le chemin de fer Pacifique-Canadien sans lui causer de préjudice. Je dirai même que cette compagnie a besoin d'être réglementée de la sorte.

Nous nous sommes enfoncés dans un tel bourbier qu'il suffit que quelqu'un prétende qu'une réduction soit préjudiciable à un intérêt quelconque, pour que la réduction ne se fasse pas.

C'est la doctrine qu'ont prêchée, en cette Chambre et en ma présence, à plusieurs reprises différentes, des hommes qui appartenaient aux deux partis politiques et, cependant, on se plaint encore dans ce pays de l'insuffisance des moyens de transport. Nous exerçons une juridiction, sous certains rapports, mais nous sommes toujours lents à agir. Nous avons toujours un père à enterrer ou une fille à marier et nous n'accomplissons pas ce que nous devrions faire. Nous devrions, d'abord, résoudre les problèmes dont la solution relève de nous. Je fais ces observations sans vouvouloir imputer de blâme à personne. Je dis simplement qu'un grave problème se présente au pays et c'est celui qui se rattache aux moyens de transport, et qu'il incombe à la Chambre de le résoudre. Nous ne pouvons charger de ce travail une commission quelconque. Nous devons le débattre ici même et cela, immédiatement. Si l'on doit consacrer toute cette session à l'étude d'autres questions, nous devrions revenir ici pour discuter deux ou trois problèmes, tel celui des moyens de transport, y compris la loi relative aux chemins de

fer et l'élargissement de nos canaux. Ainsi que l'a dit l'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett), nous devrions avoir une politique de premier ordre dans le cas des moyens de transport et nous devrions nous en tenir à cette politique, de façon à assurer les droits que le pays possède d'après les conventions existantes, et à forcer ceux qui ont ignoré la loi, dans le passé, de rendre justice à la population de ce pays.

L'hon. GEORGE PERLEY (Argenteuil): Je crois que la Chambre doit remercier l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) pour avoir soulevé cette question d'une façon aussi juste et aussi exempte de parti pris politique. J'estime que c'est une des plus importantes questions qui s'imposent au Canada, aujourd'hui, car elle se rattache aux tarifs du transport maritime de nos produits qui prennent la route de la mère patrie. Les représentants de l'Ouest ont discuté principalement la question des tarifs maritimes, et je regrette presque que le débat ait été restreint à cet aspect particulier du problème du transport, car, bien que les députés de l'Ouest aient été les principaux orateurs, cette question intéresse toute la population du Canada. Elle concerne chaque citoyen et cultivateur de l'Ontario et de la province de Québec, tout autant que pour les cultivateurs de l'ouest du Canada.

Le problème du transport est un des plus graves—sinon le plus sérieux—problèmes que le Canada doit résoudre. Nous avons dépensé des sommes considérables de toutes façons possibles dans le but de de trouver le moyen de diminuer le coût du transport de nos produits au marché. Nous avons construit de grands canaux; nous avons dépensé de l'argent à la construction de nos chemins de fer et nous avons pris le moyen de charger une commission de chemin de fer de régler les tarifs de transport, une commission dont, à mon sens, nous devrions être fiers. Nous croyons qu'elle a rempli et qu'elle continue de remplir son devoir, en la manière la plus efficace possible. Mais, après avoir dépensé tout cet argent et pris toutes ces mesures, si les compagnies de navigation maritime peuvent augmenter leurs tarifs au point de détruire tout ce que nous avons fait ailleurs, il me semble que nous nous trouverons en cette posture désavantageuse où nous nous sommes débattus il y a déjà longtemps. Certes, cette question est difficile, mais, en même temps, je crois que nous devrions pouvoir trouver un remède à l'état de choses dont on se plaint, aussi que nous avons pu en découvrir un dans d'autres circonstances. Dans le passé, on a souffert de toutes sortes d'abus dus aux compagnies de chemin de fer. Je me rappelle parfaitement qu'on disait qu'il était impossible de trouver le moyen de réglementer ces compagnies, mais nous avons découvert le remède.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a parlé de l'industrie des transports sur les Grands lacs, mais je ne crois pas qu'il ait raison de s'alarmer à ce propos. Ce Parlement est parfaitement en état de s'occuper de cette question, s'il appert que des abus existent. J'ai été plutôt surpris d'entendre mon honorable ami discuter ce point et de constater qu'il oubliait, ou qu'il ne voulait pas se rappeler que le Gouvernement dont il a fait partie avait autorisé les émissions d'obligations, l'augmentation qui ont permis aux intéressés de créer cette coalition. J'aimerais me montrer juste envers les compagnies maritimes au sujet des tarifs de transport. Ces derniers semplent être très élevés, plus élevés qu'ils ne devraient l'être.

Il peut se faire qu'ils aient été moins élevés qu'ils auraient dû l'être pour rapporter un juste bénéfice à ceux qui avaient risqué des capitaux dans ces entreprises —je l'ignore, mais n'empêche que ces tarifs aient augmenté très rapidement et qu'on n'ait pas invoqué la moindre raison valable pour les justifier. Je crois que c'est un mouvement qui se retrouve par tout l'univers. Dans lemonde entier, les tarifs de transport des marchandises ont augmenté. Il est difficile de se procurer des navires et les prix d'affrètement pour les navires sont beaucoup plus élevés qu'ils ne l'étaient, il y a quelques années. Il va sans dire que l'approvisionnement et la demande devraient naturellement régler ces tarifs s'il n'existait pas de coalitions. On a dit que cette conférence de l'Atlantique-Nord constitue réellement une coalition, ou une entente quant au tarif de transport des marchandises. J'ignore si tout cela est vrai. Mais le fait principal que nous devrions examiner en cette affaire, c'est de savoir si l'augmentation des tarifs des compagnies canadiennes est plus élevée que ceux en usage à l'étranger. Je ne sais pas si ces tarifs ont été plus augmentés que ne l'ont été ceux de l'Amérique du Sud pour l'Angleterre, par exemple. Nous ne possédons pas de données exactes sur ce point, à l'heure qu'il est. Cependant, nous ne devons pas oublier que les Etats-Unis sont aussi intéressés que nous le sommes nous-mêmes à cette question. Au Canada, nous ne sommes pas en pire situation qu'on ne l'est aux Etats-Unis. Les tarifs ont été augmentés pour eux exactement comme ils l'ont été pour nous, et bien que cela n'aide pas nos cultivateurs, ou la partie de la population du Canada qui paye ces tarifs élevés, nous savons néanmoins qu'il n'existe pas de distinction au détriment des ports ou des produits canadiens.

M. MACLEAN (York-sud).

Depuis le peu de temps que j'ai la direction du ministère de l'Industrie et du Commerce, cette question est revenue en plus d'une circonstance.

Ainsi que l'ont dit le représentant de Portage-la-Prairie et d'autres orateurs, cette question s'est posée à l'égard des taux relatifs à la farine et au blé. Il y a environ six semaines, une conférence avait lieu à ce sujet entre certains minotiers et les représentants des compagnies de paquebots.

Ce qu'on est convenu d'appeler l'écart entre les taux de transport du blé et ceux de la farine varie très sensiblement à diverses époques de l'année. Pour le blé, les taux sont arrêtés de temps à autre et basés presque exclusivement sur la quantité à exporter. Ainsi, lorsqu'il n'y a que peu de blé à exporter, en février, mars et avril, par exemple, les paquebots le transportent à bien meilleur marché qu'à d'autres époques de l'année. Les personnes qui prirent part à la conférence qui s'est tenue à Ottawa, ne se sont pas entendues sur l'écart qui devrait exister entre les taux du blé et ceux de la farine. Suivant les minotiers, cet écart ne devrait pas excéder 2 ou 3 cents par 100 livres, tandis que les compagnies soutenaient que les frais de manutention s'élèvent à 7 cents par 100 livres. J'ai prêté l'oreille aux arguments invoqués de part et d'autre, et je constate que je pourrais fort difficilement me prononcer. Quoi qu'il en soit, on a fait observer aux compagnies de paquebots qu'il y avait là un abus et qu'elles ne devraient pas établir de tarifs susceptibles de nuire aux minoteries canadiennes et de les empêcher d'exporter leur farine.

Le ministère a reçu de la compagnie Allan une lettre portant que le coût du transport du grain de Montréal à Liverpool, Londres et Glasgow est en moyenne de 15 cents par 100 livres et de 18 pour la farine; autrement dit, elle prétend que l'écart est d'environ 3 cents par 100 livres, ce qui est le maximum auquel les minotiers consentiraient. Cette question des tarifs des paquebots est une des plus épineuses dont j'aie eu à m'occuper depuis que je fais partie de la Chambre, et il faudra l'étudier de plus près encore si l'on veut en arriver à une solution satisfaisante.

Il y a quelque temps, on conseillait d'autoriser la commission des chemins de fer à réglementer ces tarifs de transport, mais je ne vois pas comment on pourrait le faire. Ainsi qu'on l'a si judicieusement fait observer ici même, notre juridiction sur les mers ne s'étend pas au delà de trois milles du rivage. Nous ne voulons pas prendre de détermination préjudiciable à nos ports ou susceptible d'entraver l'activité sans cesse grandissante de notre commerce maritime. Le Gouvernement, toutefois, se rend parfaitement compte de la nécessité qu'il y a de tout tenter dans le but d'obtenir des tarifs de transport raisonnables pour ceux de nos produits que nous exportons en Grande-Bretagne.

Ayant fait une étude assez approfondie de la question, j'incline à croire que le mieux à faire serait peut-être d'instituer une commission d'enquête, de faire tenir quelque enquête officielle, afin de se renseigner sur la réalité des faits relatifs aux tarifs maritimes; et quand nous aurons recueilli ces renseignements, nous serons en meilleure situation pour indiquer quelque moyen de remédier à l'état de choses, si, toutefois, il est établi que les tarifs de transport sont excessifs.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (Saint Jean-Ville): Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre en quelques mots au ministre intérimaire du Commerce (M. Perley). Tout d'abord, la déclaration officielle que vient de faire l'honorable ministre est désappointante à l'extrême, étant donné que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), qui semble si souvent prendre la parole au nom du Gouvernement et que l'on peut parfois considérer comme une sorte de doublure ministérielle, a déjà affirmé que depuis six mois le Gouvernement s'occupe très activement de cette question. Au lieu de nous dire qu'il s'en occupe très activement, le ministre intérimaire du Commerce nous annonce qu'il ne sait que faire. Le mieux, pense-t-il, serait de nommer une commission chargée de faire des investigations en la matière.

Nous avons un Gouvernement qui tend à s'en remettre à des commissions du soin de gérer les affaires du pays; depuis son avènement, il en a institué un grand nombre. C'est une manière facile de se débarrasser des questions dont il ne tient pas à s'occuper.

M. MEIGHEN: N'est-ce pas là précisément ce que conseillait mon honorable ami au moment où j'avais la parole?

M. PUGSLEY: Pas du tout.

M. MEIGHEN: Ne proposait-il pas l'institution d'une commission chargée de réglementer les tarifs des paquebots?

M. PUGSLEY: Non; je conseillais d'autoriser la commission des chemins de fer à réglementer ces tarifs et à veiller à ce qu'ils fussent justes et raisonnables. Le ministre intérimaire du Commerce avoue ne pas savoir comment nous pourrions garder quelque empire sur les navires qui fréquentent les ports canadiens et qui, une fois rendus à trois milles du rivage, échappent entièrement à l'autorité du Parlement fédéral. A quoi bon renvoyer la question à une commission? Le ministre de la Justice le conseille-t-il? Quel est l'avocat qui osera soutenir qu'une compagnie dont les

navires fréquentent nos ports et y acquittent des droits, sont placés sous la surveillance du maître du port qui assigne à chacun son mouillage, et viennent prendre dans notre pays, dans nos ports, leurs cargaisons de grain et de produits divers; quel est l'avocat, dis-je, qui osera soutenir que le Gouvernement, que le Parlement fédéral ne saurait réglementer les tarifs que cette compagnie devra exiger à l'égard des produits qu'elle vient prendre en ce pays pour les transporter de l'autre côté de l'océan? Il ne s'en trouvera certainement pas pour énoncer un avis semblable.

Nous ne voulons pas, dit mon honorable ami, nuire aux ports canadiens. Mais il semble se soucier assez peu du tort qu'il cause aux cultivateurs laborieux de l'Ouest. Il lui est peut-être indifférent que depuis les dix-huit mois que l'on a effectué cette augmentation formidable des tarifs de transport, les cultivateurs de l'Ouest obtiennent 10 cents de moins de chaque boisseau de blé. A l'heure qu'il est, il manque à ces cultivateurs vingt ou trente millions de dollars qu'ils possèderaient si les tarifs d'il y a deux ans n'avaient cessé de prévaloir. Au fur et à mesures que s'élevaient les tarifs de transport sur les Grands lacs, le Saint-Laurent et l'océan, les cultivateurs voyaient diminuer le prix de leurs produits, si bien que c'est à peine s'ils peuvent maintenant joindre les deux bouts.

Bien que quatre ou cinq cent milles colons soient venus, dans le cours de l'année dernière, s'établir dans les plaines de l'Ouest, les journaux nous apprennent que l'étendu de terre mise en culture est moins grande cette année que l'an dernier. Quelle est la cause de cette diminution? C'est l'abaissement du prix du blé et l'augmentation du coût du transport. Et cependant, mon honorable ami le ministre intérimaire du Commerce n'ose pas intervenir en cette affaire de crainte de nuire aux ports canadiens.

M. BENNETT (Simcoe-nord): L'honorable député prétend-il que les tarifs de transport sur les Grands lacs étaient plus élevés l'an dernier que les années précédentes? Je crois qu'il fait erreur à cet égard.

M. PUGSLEY: Si je me rappelle bien, mon honorable collègue d'Assiniboïa (M. Turriff) a déclaré que l'an dernier les tarifs de transport sur les Grands lacs ont été portés à 3 trois cents de plus par boisseau.

M. BENNETT: On ne les a pas augmentés.

M. PUGSLEY: Peut-être les a-t-on augmentés de 3 cents par 100 livres, mais on a affirmé qu'ils étaient plus élevés l'an dernier que les années précédentes. L'essentiel est de savoir que le prix du transport entre l'Ouest et les débouchés européens était beaucoup plus élevé l'an dernier qu'il n'était il y a deux ans. Voilà ce qui nuit aux cultivateurs. Si cet état de choses se maintient et que, réduits à la misère, les cultivateurs ne soient plus capables de poursuivre leur exploitation, les ports canadiens en pâtiront beaucoup plus que si le Gouvernement se montrait disposé à intervenir dans le but de faire prévaloir des tarifs justes et raisonnables.

Quel inconvénient pourrait-il y avoir à renvoyer la question à la commission des chemins de fer que le Parlement pourrait autoriser à déterminer les tarifs à percevoir? Je ne vois pas pourquoi les lignes de paquebots du Pacifique-Canadien, de la compagnie Allan, de la White-Star et du Nord-Canadien ne seraient pas tenus de se conformer aux tarifs justes et raisonnables que la commission de chemins de fer pourrait fixer. Puisqu'il n'y a pas d'inconvénient à permettre à cette commission de réglementer les tarifs de nos grandes voies ferrées, quel risque le pays courrait-il en l'autorisant à réglementer ceux des compagnie de paquebots? On sait que ce qui touche de plus près au commerce, c'est le prix du transport depuis l'endroit de la production jusqu'aux divers marchés de l'univers. Prenons comme exemple les compagnies subventionnées.

Tandis que ces tarifs de transport accusaient chaque mois une augmentation nouvelle, le Gouvernement s'engageait à verser à la compagnie Allan, dans laquelle le Pacifique-Canadien a des intérêts, une somme d'environ $600,000 par année pour le service des dépêches. Ainsi que je le faisais observer à une heure moins avancée de la soirée, ces subventions apparemment accordées aux paquebots pour le service de dépêches ne servent pas uniquement à cet objet. Il est loin d'en coûter aussi cher que cela aux compagnies pour effectuer ce service.

On a toujours considéré ces subventions comme une prime accordée aux compagnies pour les mettre en mesure d'activer le commerce maritime du pays, de transporter les produits du Canada aux divers marchés étrangers à meilleur compte qu'elles ne pourraient faire autrement.

Le Gouvernement vient de faire avec ces quatre compagnies: la compagnie Allan, le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et la White-Star, une convention par laquelle il s'engage à leur verser une subvention d'un million de dollars; et cependant le ministre du Commerce vient nous dire qu'il ne sait si chacune de ces compagnies fait partie de ce qu'il appelle le trust de l'Atlantique du nord, dont l'objet est d'augmenter les tarifs de transport au détriment du peuple canadien. N'aurait-il pas dû s'en assurer avant de se lier par cette convention? Ne considère-t-il pas qu'il aurait dû faire relever ces compagnies du ministre du Commerce, du Gouverneur en conseil ou de la commission des chemins de fer en ce qui

concerne les tarifs de transport à être perçus par elles?

Que l'on fasse une fois en sorte que les lignes subventionnées se chargent de transporter, à un prix jugé juste et raisonnable par le Gouverneur en conseil ou par la commission des chemins de fer, les produits de l'Ouest depuis Montréal jusqu'à Liverpool, toutes les autres lignes de paquebots, y compris celles de New-York, en faire autant. Les produits qui, à l'heure actuelle, s'acheminent vers New-York, devraient être transportés vers les ports canadiens.

Si l'on constate que les tarifs établis dans le port de New-York pour le transport de la marchandise sont excessifs et déraisonnables, et si le gouvernement canadien impose à nos navires des tarifs justes et raisonnables, le trafic prendra nécessairement la route du port où les tarifs seront modérés. A titre de représentant de la circonscription dans laquelle se trouve le grand port de Saint-Jean, où le trafic d'hiver a augmenté par à-coups, qu'il me soit permis de dire que nous ne craignons ni un règlement, ni une loi, qui obligera les compagnies de navigation canadienne à exiger des prix raisonnables. Et nous ne désirons pas que les intérêts de notre port soient favorisés au détriment de la nombreuse classe des consommateurs canadiens. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement n'interviendrait pas. Il y a évidemment une question d'opportunisme; il s'agit de savoir s'il est à désirer que le Gouvernement et le Parlement aient la haute main sur ces navires transatlantiques. Dans l'affirmative, nous sommes autorisés à la leur donner, et je crois qu'il n'y a pas lieu de se demander s'il est à propos de le faire. Il y a pour le faire les mêmes raisons qu'on a invoquées il y a quelques années pour permettre à la commission des chemins de fer de régler les tarifs des voies ferrées. Il ne sert de rien que ceux-ci soient raisonnables, si le fret maritime ne l'est pas aussi. Le même raisonnement s'applique dans un cas comme dans l'autre.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): J'imagine que le représentant de Portage-la-Prairie obéissait à une inspiration lorsqu'il a saisie la Chambre de cette question cet après-midi, et qu'il a traité celle-ci avec clarté et modération. Il a apparemment donné dans un guêpier et mis au jour des choses que n'avaient pas prévues ceux qui l'ont inspiré. Si on suivait le conseil du représentant de Saint-Jean et si on soumettait la question à la commission des chemins de fer, nous en entendrions probablement parler dans deux ans d'ici, à en juger par ce qui s'est fait relativement à l'inégalité des tarifs applicables au transport des marchandises par les voies ferrées dans l'Ouest canadien.

En somme, je suis d'avis que le véritable moyen de trancher cette question est celui qu'a proposé le député d'York-sud. Celui-ci semble être aller au fond de l'affaire, et je pense que les idées qu'il a émises méritent d'être étudiées avec soin par le Gouvernement. Ce dernier n'a évidemment pas d'idée arrêtée sur le sujet. Il ne s'en est pas occupé, quoi qu'en dise le représentant de Portage-la-Prairie. Pour tirer cette conclusion, je m'autorise des paroles du ministre intérimaire du Commerce. Ces choses se passent depuis un an et demi, les tarifs augmentent peu à peu et atteignent un niveau plus élevé tous les semestres. Ces augmentations sont devenues graves.

Pourtant, le Gouvernement n'a rien fait, il ne semble même pas avoir étudié la question. Si j'en juge par les paroles du ministre intérimaire du Commerce, celui-ci s'est rendu compte, après ce que le député de Portage-la-Prairie a fait observer, qu'il faut faire quelque chose. La situation exige évidemment un remède énergique. Le mal paraît être enraciné, presque chronique, et je suis certain qu'il n'est pas nécessaire de faire examiner les faits par une commission. Les faits sont là, les conséquences sont manifestes, et il faut simplement appliquer le scalpel, car le remède doit être violent.

Le représentant de York-sud a surtout parlé de la naissance de ce grand monopole et il a fait observer à la Chambre combien de fois, même au cours de la présente session, le Parlement a été saisi de questions qui n'ont pas été réglées comme elles auraient dû l'être, à mon avis, et il a signalé très clairement les moyens à adopter pour porter remède à la situation. Ses commentaires nous amènent à une grave conclusion, à savoir que le Canada se trouve à la merci d'un puissant monopole en matière de transport. Nous sommes à la merci d'un monopole pour le transport sur les Grands lacs. Et en ce qui concerne l'Ouest, nous sommes à la merci d'un monopole des chemins de fer. Et ce monopole n'est que la conséquence de plusieurs autres que le Parlement a tolérés. Celui-ci peut régler le fret maritime en ce qui concerne les cargaisons canadiennes. Nous pourrions parler jusqu'au jour du jugement dernier et traiter le sujet à fond sans arriver à une décision. C'est le Gouvernement qui est tenu de prendre des mesures et j'espère qu'il le fera.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le représentant de Westmoreland ne voit rien qui s'oppose à ce que la situation soit réglée, soit au point de vue pratique, soit au point de vue de la juridiction du Parlement. Je ne suis pas porté à partager son opinion ni celle du représentant de Saint-Jean, au sujet de la désinvolture avec laquelle cette législatu-

re devrait affirmer sa juridiction relativement aux questions qui ont été discutées ce soir. Je ne voudrais pas dire que le Parlement ne pourrait pas trouver un remède. Mais lorsque ces députés affirment que nous pouvons appliquer les mêmes doctrines et exercer les mêmes pouvoirs à l'égard des navires qui fréquentent les avenues mondiales qu'à l'égard des chemins de fer que le Parlement a autorisés, ils nous demandent assurément d'admettre une thèse qui ne doit pas être très profondément enracinée dans leur esprit.

Mon honorable ami de Saint-Jean a énoncé une théorie réellement extraordinaire pour attirer le trafic aux ports canadiens. Si j'ai bien compris son idée, le meilleur moyen d'amener les navires aux ports canadiens serait d'abaisser leurs tarifs de transport. Il nous dit que si nous donnons effet à sa proposition, et si nous faisions une loi disant que ces steamers devront transporter des marchandises sur l'Atlantique pour rien, alors tous les steamers qui naviguent sur l'Atlantique chercheraient les ports du Canada. Cela ne me semble pas une proposition très raisonnable ou très pratique.

La question dont l'honorable député de Portage-la-Prairie a saisi la Chambre est certainement très importante et mérite l'attention du Parlement, pour autant que le Parlement est en état d'appliquer un remède. S'il y a monopole, et si les prix de ce monopole pour le transport des marchandises sont injustes et déraisonnables et plus élevés que ceux des autres pays, c'est une question qui mérite d'être étudiée avec soin et décidée dans la mesure de la juridiction de ce Parlement.

Lorsque les honorables députés de la gauche proposent que la question soit envisagée à un point de vue pratique, en même temps qu'au point de vue de simple juridiction, il sera peut-être bon de se demander pourquoi l'ancien Gouvernement ne s'est pas servi de ce remède merveilleux qu'il vante aujourd'hui lorsque l'on se plaignait que les taux de transport transatlantiques étaient plus élevés qu'ils ne devaient l'être. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'était pas si empressé alors et ne trouvait pas si simple et si facile la juridiction du Parlement a laquelle il a fait allusion ce soir.

M. OLIVER: Existait-il alors un état de choses comme celui d'aujourd'hui?

M. BORDEN: Depuis plusieurs années, j'ai entendu des plaintes dans cette Chambre au sujet des tarifs de transport transatlantiques; l'honorable député en a entendu comme moi.

M. OLIVER: Je demande simplement si autrefois les tarifs de transport étaient aussi excessifs qu'ils le sont aujourd'hui?

M. BORDEN: Je n'en connais que ce que l'on a dit cet après-midi, et ce que j'en ai appris par des lettres depuis une semaine ou deux. Ces renseignements indiqueraient qu'il y a eu une augmentation rapide des tarifs pendant les trois ou quatre dernières années. Je ne sais pas si dans d'autres pays les tarifs de transport maritime ont augmenté dans la même proportion, et je crois qu'il y aurait lieu de se renseigner à ce sujet. Le ministre du Commerce s'est déjà occupé de cette question et a fait presque tout ce qui pouvait être fait, à l'exception d'une loi, avec le désir sincère d'apporter tout remède possible. Je puis assurer la Chambre que toute cette question, qui est certainement importante à tous les points de vue sous lesquels elle a été présentée par l'honorable député de Portage-la-Prairie, a non seulement occupé l'attention du Gouvernement, mais recevra à l'avenir toute notre attention, spécialement en vue de savoir si dans d'autres pays les tarifs ont été augmentés comme chez nous, et si la juridiction de ce Parlement peut être exercée par les méthodes qui ont été proposées ce soir.

L'honorable député qui a saisi la Chambre de cette question a déclaré très franchement qu'il voyait beaucoup de difficultés dans l'exercice de cette juridiction. Ce sera au Gouvernement à étudier si l'un des remèdes ou tous les remèdes proposés peuvent être appliqués, et lorsque nous en serons venus à une décision, je puis assurer la Chambre que le Gouvernement n'épargnera aucun effort pour prendre toutes les mesures qui pourront être prises dans les limites de la juridiction du Parlement pour remédier à ce qui peut être de nature à causer une injustice ou un dommage. Un pays comme le Canada qui fait un commerce considérable d'exportation de produits agricoles particulièrement de céréales, de blés et farine, est sans aucun doute très intéressé à ce que les tarifs de transport soient raisonnables, et aucune question ne mérite plus l'attention du Gouvernement et l'adoption d'une loi propre à faire disparaître toute injustice ou tort qui peuvent avoir existé dans le passé.

(La motion de M. Meighen n'est pas adoptée.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA REAL ESTATE LOAN COMPANY OF CANADA.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 150), déposé par sir E. Osler, relatif à la Real Estate Loan Company of Canada, à responsabilité limitée. (M. Lancaster au fauteuil.)

Sur l'article 2 (chiffre des actions).

M. OLIVER: L'honorable député qui s'est chargé de ce projet de loi est-il présent? On

devrait nous fournir quelque explication au sujet de ce bill; a-t-il la même portée que d'autres bills de même nature ou d'une nature semblable?

M. AMES: Ce bill a été voté par le Sénat et par le comité de la banque de la Chambre des communes. Ce comité n'y a fait aucune modification. Le projet de loi se borne à autoriser la compagnie à porter à 100 dollars le chiffre de ses actions, qui est actuellement de 40 dollars. La compagnie à ses débuts s'engagea dans des opérations dans l'Ouest et subit de lourdes pertes; même, à un moment, elle dut réduire le chiffre de ses actions. Depuis sa situation s'est rétablie et ses affaires prospèrent. Elle désire maintenant mettre ses actions à 100 dollars chacune.

M. PUGSLEY: En relevant le prix de ses actions de 40 à 100 dollars, va-t-elle obliger ses actionnaires à verser la différence, ou bien chaque actionnaire restera-t-il responsable de cette somme supplémentaire de $60 sur chaque action?

M. AMES: Le montant du capital versé reste le même, de sorte que la proportion du montant versé sur ces actions de 100 dollars sera moins forte que sur les actions d'origine. Je crois comprendre que cette décision a été prise par les actionnaires et par les directeurs et que tous y agréent.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA MIDDLESEX TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 152) tendant à constituer en corporation la Middlesex Trust Company.

Sur l'article 11 (placement des deniers de la compagnie).

M. PUGSLEY: L'honorable député qui est président de ce comité pense-t-il qu'il y a lieu de permettre aux directeurs d'une compagnie de dépôts de placer ses fonds dans une compagnie quelconque, quelle que soit la nature des opérations de cette compagnie? Nous savons tous que les gens placent leurs fonds dans les compagnies de dépôts pour plus de sûreté. Dans la plupart des cas, on y a plus de garanties qu'en les plaçant dans des campagnies industrielles, où les risques sont plus ou moins grands.

M. AMES: Cette disposition sous la forme où elle nous vient du comité est insérée d'ordinaire dans les projets de loi constituant des compagnies de dépôts. On nous a informé au comité que le ministre se propose, d'ici à la prochaine sesion du Parlement, de faire rédiger un modèle de loi de compagnies de dépôts, sur lequel devront se calquer à l'avenir toutes les lois futures constituant de ces compagnies, et il est très probable que alors la question soulevée par l'honorable député de Saint-Jean et nombre d'autres seront discutées au fond, indépendamment des cas particuliers. Comme la Chambre a déjà, à la présente session, voté nombre de projets de lois comprenant cette disposition, il semblerait injuste de priver la présente compagnie de son bénéfice. Il est une disposition qui devra sourire à l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley): celle qui interdit les prêts sur titres de banque.

M. PUGSLEY: Je ne vois pas d'inconvénient aux prêts garantis par titres de banque. La loi dit: "A une autre compagnie."

M. AMES: La présente compagnie de dépôt peut prêter jusqu'à concurrence de 20 pour 100 sur parts de banque, et cette disposition est applicable dans le cas l'autres compagnies également.

(Rapport est fait du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA PACIFIC AND EASTERN MORTGAGE COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 178), déposé par M. Stevens, tendant à constituer en corporation la Pacific and Eastern Mortgage Company.

M. AMES: Ceci encore est un bill modèle. Je pense qu'un article a été biffé.

M. le PRESIDENT: L'article 34 est biffé.

M. AMES: Nous l'avons rayé parce qu'il n'était que la répétition d'une disposition de la loi des compagnies à fonds social, répétition que nous avons jugée inutile. Autrement, le projet de loi est absolument comme l'a voté le Sénat et comme notre loi générale relative aux compagnies de prêt sur hypothèque. Il s'agit, si je ne me trompe, d'une compagnie que l'on se propose de former à Vancouver.

Sur l'article 40 (articles de la loi des compagnies non applicables).

M. PUGSLEY: Quels sont ces articles?

M. AMES: Il y a certaines dispositions auxquelles il en a été substitué d'autres dans ce projet de loi, ce qui les rend inutiles, autrement, il y aurait conflit entre les prescriptions de la loi des compagnies et certains articles du présent bill.

M. CARVELL: On va plus loin. Il semblerait que l'article ainsi rédigé donne en quelque sorte aux directeurs le pouvoir de se constituer en bureau permanent. Ça été l'idée qu'ont exprimée quelques membres

du comité, et ils ont cru par conséquent qu'il valait mieux éliminer tout cela.

M. PUGSLEY : Cette affaire a été étudiée avec soin au comité.

M. CARVELL : Oui, le comité en a fait l'objet d'un examen soigneux.

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

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA CANADIAN PROVIDENT INSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 148), présenté par M. Aikins, tendant à constituer en corporation la Canadian Premier Fire Insurance Company.

Sur l'article 1er (constitution).

M. PUGSLEY : Le nom de cette compagnie est changé en celui de Canadian Provident Insurance Company.

M. PERLEY : La Canadian Provident.

M. OLIVER : Qui a charge de ce projet de loi?

M. AMES : C'était mon honorable ami de Brandon (M. Aikins); mais il a dû partir pour Winnipeg. Le seul changement qu'il a désiré y faire, ça été dans la dix-huitième ligne. Il a demandé à faire changer le nom de Canadian Premier Fire Insurance Company en celui de Canadian Provident Insurance Company. Autrement, le bill est de tout point conforme à la loi générale relative aux compagnies autorisées à assurer contre l'incendie, sur les glaces, les chaudières à vapeur, etc.

M. PUGSLEY : Est-ce que cela ne vient pas en conflit avec la loi?

M. AMES : Pas en tant que nous avons pu savoir du bureau des assurances. Ce bureau n'a soulevé aucune objection.

M. OLIVER : Je ne désire pas faire de l'opposition à un projet de loi qui a passé par les mains du comité; mais il me semble quelque peu répréhensible d'autoriser une compagnie à prendre des risques contre la grêle aussi bien que contre l'incendie. Ces deux catégories de risques sont si dissemblables que, à mon avis, il serait plus sage de les mettre ensemble.

M. NESBITT : La loi sur les assurances autorise la chose, du moment que l'on y consacre un supplément de fonds.

M. CARVELL: Il se présente une autre objection, qui s'est présentée pareillement à l'occasion du bill n° 174, mais le comité des banques et du commerce a jugé bon de passer outre. Je désire protester contre l'autorisation d'une compagnie de ce genre. Voici une compagnie dont le capital autorisé est d'un demi-million et à qui l'on permet de faire des affaires alors qu'elle n'a que $250,000 de souscrits et $100,000 de versés. Permettre à une telle compagnie de commencer ses opérations avec un capital de $100,000, c'est vouloir qu'elle faillisse au premier petit incendie qui surviendra. Outre l'assurance contre l'incendie, on l'autorise à couvrir les risques auxquels les glaces donnent lieu, aussi les chaudières à vapeur et les transports dans l'intérieur.

On dit bien qu'elle ne pourra se charger de risques autres que ceux d'incendie sans avoir versé au moins $50,000, mais elle peut assurer contre deux quelconques de ces risques additionnels en ne versant que $100,000. Sans doute, nous avons la promesse du surintendant des assurances qu'il ne délivrera aucun certificat pour ces risques additionnels sans que la compagnie ait dans sa caisse $50,000 de plus, et cette promesse, nous pouvons compter que le présent commissaire des assurances saura la tenir; mais il ne sera pas toujours là.

C'est là une proposition qui me paraît fort peu mesurée. Je ne sais si ces petites compagnies d'assurances n'ont jamais, comme à moi, donné du mal à d'autres avocats, mais, au cours de ma pratique, il s'est présenté nombre d'affaires où de semblables compagnies ont refusé de payer les réclamations les plus légitimes par les motifs les plus futiles. J'ai dans les mains une action où se trouve concernée une petite compagnie de la Colombie-Anglaise ou du Manitoba, qui est venue faire des affaires dans l'Est, et qui a pris prétexte de quelque subtilité pour refuser de payer. Il s'agit d'un individu qui a fait assurer sa marchandise. On lui a demandé s'il y avait quelque charge sur le bâtiment, et la question lui a paru n'avoir trait qu'à l'immeuble. Or, la compagnie prétend que l'assuré ne pouvait répondre qu'il n'existait aucune charge quand il y en avait une sur la marchandise, et elle a refusé de payer.

J'ai dit que, à mon avis, il n'y avait pas de revendication juridique, lorsque la propriété avait été vacante pendant plus d'un ou deux mois exigés par la compagnie. Elle avait été vacante, de l'agrément par écrit de l'agent local et l'assuré était convaincu que tout était parfait; or, d'après les conditions stipulées par la compagnie, il arriva que c'était absolument faux et inexact. La conséquence fut que cet individu perdit son bien dans la conflagration générale du village et en outre son assurance. A chaque instant pareils faits sont à ma connaissance et ils viennent de petites compagnies. Cela m'amène à aborder une question de plus haute portée. A mon avis, le Gouvernement devrait étudier la question d'une police générale d'assurance contre l'incendie. Sans doute, ou seuil même du débat, la question juridique pourrait se poser: le Parlement canadien a-t-il juridic-

tion? Dans l'affaire Parson, le Conseil privé a décidé que le Parlement a le droit de légiférer tant que cette législation ne vient pas en conflit avec les libertés provinciales.

M. McKENZIE: Et la compagnie d'assurance contre l'incendie d'Ottawa?

M. CARVELL: L'affaire peut presque s'assimiler à l'autre.

M. NESBITT: N'a-t-on pas décidé que la province était revêtue du pouvoir?

M. CARVELL: Dans l'affaire Parson comme dans celle de la compagnie d'Ottawa, la décision rendue est que la province était revêtue du pouvoir, en l'absence de toute législation fédérale.

M. PUGSLEY: Nous pourrions du moins établir une formule applicable à toutes les compagnies qui ont reçu l'autorisation du Parlement fédéral.

M. CARVELL: Oui. Si j'avais mes franches coudées, je ferais adopter par ce Parlement une police d'assurance où il ne figurerait qu'une seule condition, à savoir que la compagnie serait tenue de payer, en l'absence de fraude aux yeux de certaines personnes, cette disposition législative semblerait peut-être draconienne. Mais à mon avis, il ne faudrait pas accorder la personnalité civile à une compagnie comme celle-ci, au capital réel de $100,000. On ne devrait pas permettre à une compagnie de faire une concurrence d'assurances par tout le pays, quand elle n'a qu'un misérable capital de $100,000. Il faudrait qu'une compagnie possédât un capital d'un demi-million de dollars réellement versés, avant d'être autorisée à se livrer à ce genre d'affaires. On dira peut-être que ce serait là acheminer les affaires vers les grandes compagnies. C'est fort possible; seulement je remarque que les grandes compagnies ne font pas valoir ces arguties touchant les erreurs ou vices de forme qu'invoquent les petites compagnies, et en général les premières font preuve de loyauté envers leurs assurés.

M. NESBITT: Est-ce qu'on ne s'adresse pas aux petites compagnies parce qu'on obtient l'assurance à meilleur marché?

M. CARVELL: Il en est peut-être ainsi dans certaines parties du pays, mais non pas dans les provinces de l'Est. En règle générale, les petites compagnies sont à tarif, tout comme les grandes. L'idée en vogue est que les petites compagnies veulent faire des affaires et poussent en avant; elles emploient des agents un peu partout; ces agents font des affaires peu considérables; ils cherchent des clients, et en obtiennent, puis, quand survient un incendie, les compagnies refusent de payer.

M. PERLEY: S'il y a quelque objection à ce bill, je suggère qu'il soit réservé.

M. AMES: Il s'agit ici d'un bill commun, et il n'y aurait rien à gagner à le laisser en suspens. Les objections soulevées ici sont celles qu'on invoque toujours au sujet de tout bill concernant l'assurance contre les incendies. On s'en souvient, il y a quatre ou cinq années, quand le Gouvernement présenta son projet de loi sur l'assurance, on déclara qu'une compagnie d'assurance serait autorisée à exercer cinq espèces d'assurance. Pour exercer sa principale besogne, une compagnie devait posséder un fort capital, et pour chaque genre d'assurance qu'elle viserait à exercer, elle serait censée grossir considérablement son capital social. Jusqu'à cette session-ci, on a considéré le capital de $75,000 comme celui que doit posséder une compagnie pour commencer son exploitation. Au début même de cette session, le comité des banques et du commerce discuta cette question, à la demande de l'honorable député qui m'a précédé, et alors nous décidâmes de fixer à $100,000 le chiffre du capital de début.

Cette disposition a figuré à titre de précédent dans tous les bills d'assurance que nous avons adoptés, cette session-ci. Ici la compagnie d'assurance doit posséder un capital social de $100,000. Quand la compagnie passe des contrats pour l'assurance des glaces de magasin, pour celle des chaudières à vapeur; ainsi que pour les transports à l'intérieur, il faut qu'elle ajoute $50,000, ce qui porte à $150,000 le chiffre global de son capital acquitté. Si la compagnie veut se livrer à l'assurance maritime, il lui faut ajouter encore $25,000, soit un totalité de capital acquitté de $175,000. Avant d'avoir consacré cinq années à son commerce, il lui faut ajouter $175,000, soit un capital global acquitté de $350,000. J'en conviens, c'est une assez faible somme. Si nous nous rencontrons à une prochaine session de la législature, la première fois qu'un bill de ce genre viendra en délibération devant le comité des banques et du commerce, nous étudierons soigneusement la question de savoir s'il ne faut pas relever le chiffre de cette somme. Ceux qui demandent l'autorisation législative pour cette compagnie ont suivi l'orientation donnée par leurs prédécesseurs. Comme c'est le dernier bill d'assurance contre l'incendie que nous serons appelés à délibérer, au cours de cette session, il serait odieux d'imposer à cette compagnie des conditions différentes de celles imposées à leurs prédécesseurs.

M. CARVELL: L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a fort bien exposé l'objet du bill. Je ne leur reproche pas autant d'opérer dans trois ou quatre branches d'assurances que d'avoir un trop petit capital payé. Je n'hésiterais pas à refuser un de ces bills, même à cette époque avancée et même au risque d'être ac-

cusé d'établir des distinctions irritantes. Parce que nous avons eu tort dans le passé ce n'est pas une raison pour en faire autant aujourd'hui.

M. NESBITT: La question se ramène à une possibilité d'administration plus qu'au chiffre du capital. Je connais plusieurs compagnies d'assurances dans Ontario qui ont commencé avec un capital de $10,000 et qui sont en ce moment aussi solides que n'importe quelle autre au Canada. C'est le résultat d'une administration compétente. En 1910, nous avons étudié ce bill pendant presque deux mois. Nous avons fait tout ce que nous avons fait pour le public en général en permettant de fixer le capital à un montant raisonnable parce que autrement nous aurions interdit la concurrence. A cette époque on se plaignait du monopole des compagnies d'assurances.

M. OLIVER: Je n'ai pas entendu le député de Saint-Antoine parler de l'assurance sur la grèle.

M. AMES: Au commencement de mes observations, j'ai parlé de l'assurance-grèle. Ensuite j'ai lu l'article 7 dans lequel rentre exactement le genre d'assurance que cette compagnie va entreprendre. Il n'est pas question d'assurance-grèle dans ce bill.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8—(pouvoir d'acquérir les droits d'une autre compagnie).

M. CARVELL: Je désire attirer l'attention du comité sur cet article qui dit:

La compagnie peut acquérir les droits, actions et biens, de la Canadian Phœnix Insurance Company, constituée en corporation par le chapitre 102 des Statuts du Manitoba de l'année 1906, modifié par le chapitre 77 des Statuts du Manitoba de l'année 1911; et, en ce cas, la compagnie doit accomplir et remplir tous les devoirs, obligations et engagements de cette compagnie.

D'après moi, ce n'est pas une façon régulière de légiférer. Nous devrions avoir un exposé détaillé de l'actif et du passif de la Canadian Phœnix Insurance Company. Nous n'avons rien à ce sujet. Ce peut être une compagnie en faillite, bien que je ne suppose pas que les promoteurs mettraient un nouveau capital dans une entreprise qui ne serait pas solvable. Cela vient à l'appui de ce que j'ai dit, que ce bill est un projet mal digéré et qu'une compagnie de ce genre ne devrait pas être mise à même de tromper le public.

(L'article est adopté.)

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

La séance est levée à onze heures et cinquante minutes du soir.

M. CARVELL.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 6 mai 1913.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 192), déposé par M. Emmerson, intitulé: Loi pour faire droit à George Sentis Deslandes;

Le 2e (bill n° 191), déposé par M. Nesbitt, intitulé: Loi pour faire droit à Daisy Madeleine Peterson.

COMMISSION D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE.

M. EMMERSON: Avant qu'on procède à l'ordre du jour, j'aimerais faire observer à l'honorable ministre du Travail que nous ne possédons pas encore le rapport de la commission royale d'enseignement technique. Il y a de par le pays des gens qui semblent attendre avec impatience ce document et, par contre, les commissaires ne font certainement pas preuve d'une hâte fébrile à soumettre leur rapport.

M. CROTHERS: La dernière fois que mon honorable ami m'a posé une question à ce sujet, j'ai exprimé, je crois, l'espoir que le rapport serait prêt vers le commencement d'avril, mais, après enquête, j'ai constaté que le président de la commission avait été forcé par la maladie de garder la chambre, durant trois ou quatre semaines et qu'en conséquence il s'était trouvé dans l'impossibilité de continuer son travail. Il nous a donc fallu attendre encore quelques jours.

DEPOT D'UN DOCUMENT.

M. OLIVER: Hier, le ministre intérimaire de l'Intérieur a déclaré qu'il me ferait connaître la date du dépôt d'un certain état.

M. CROTHERS: En m'enquérant auprès des fonctionnaires, ce matin, j'ai constaté qu'on avait, par inadvertance, oublié cette affaire. J'ai donné immédiatement l'ordre de préparer cet état le plus tôt possiblt.

M. OLIVER: L'état qu'on a déposé et qui se rapportait aux renvois d'officiers était très volumineux et ceci peut-être inutilement. Si mon honorable ami voulait faire préparer simplement un état précis de ces renvois d'office, en indiquant les dates et les motifs de ces congés forcés et définitifs, cela serait plus satisfaisant; les fonctionnaires pourraient aisément faire

ce travail et nous pourrions posséder plus tôt l'état dont je parle.

M. CROTHERS: Je m'efforcerai de faire préparer un état résumé, ainsi que mon honorable ami me conseille de faire.

COMMISSION DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM: L'honorable ministre des Chemins de fer peut-il nous renseigner tant soit peu sur la date du dépôt du rapport de la commission nommée pour faire une enquête sur la construction du chemin de fer transcontinental? Les journaux publient la nouvelle qu'un des commissaires a accepté une autre position.

M. COCHRANE: La dernière fois qu'on a mentionné cette question, j'avais à l'idée que la commission procédait à l'examen des témoins, mais je constate qu'elle n'a pas complété cet interrogatoire et qu'il lui reste encore à interroger quelques témoins—quelques-uns résidant au sud—qu'elle n'a pas assignés. Jusqu'à présent, je ne puis indiquer définitivement la date précise où cet examen sera complété, mais je presse les commissaires et je leur représente la nécessité de terminer complètement leur travail, à la date la plus rapprochée possible.

NOMINATION DE M. GUTELIUS.

M. GRAHAM: Y a-t-il quelque chose de fondé dans la nouvelle que M. Gutelius a été nommé commissaire du bureau d'administration du chemin de fer intercolonial?

M. COCHRANE: Il a été nommé gérant général de l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Hier soir, j'ai demandé si on déposerait le décret du Conseil se rapportant à cette question.

M. COCHRANE: Il me fera grandement plaisir de déposer ce document.

M. EMMERSON: Aujourd'hui?

M. COCHRANE: J'ignorais, jusqu'à présent, qu'on eût demandé le dépôt de ce document, mais je le déposerai demain.

DISCUSSION DU BILL DE LA MONNAIE D'OTTAWA.

Sur proposition de l'hon. W. T. White (ministre des Finances), le projet de loi (n° 184), modifiant la loi de la Monnaie d'Ottawa, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour en étudier les articles.

Présidence de M. W. H. Bennett.

M. WHITE: Cette question a été débattue sur toutes ses faces presque, quand le comité général de la Chambre a étudié la résolution sur laquelle ce projet de loi est basé. Dans cette circonstance, j'ai pu fournir à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), qui semblait s'intéresser grandement à la question de la Monnaie, un certain groupe des renseignements qu'il demandait; mais j'ai promis alors de compléter ces données et d'obtenir pour lui d'autres statistiques qu'il tenait à posséder au sujet des opérations de la Monnaie, au cours de l'année dernière, de la quantité de l'or et de l'argent extraite au Canada et de la production de la Monnaie, touchant ces deux métaux précieux. J'ai compris que mon très honorable ami me demandait d'insérire ce renseignement aux Débats et je me suis efforcé de me le procurer sous la forme la plus concise possible. J'ai dit que le montant total des monnaies d'or, d'argent et de bronze frappées par la Monnaie d'Ottawa, du 2 janvier 1908 au 31 mars 1913—ce qui avait trait à toute la durée des opérations de la Monnaie—représentait un montant de $5,710,944.55, divisé comme suit:

Pièces de cinquante cents.. ..	$ 751,285 50
Pièces de vingt-cinq cents.. ..	2,586,196 75
Pièces de dix cents..	1,393,582 20
Pièces de cinq cents..	979,880 10
Total..	$5,710,944 55

En outre, il y avait:

Pièces d'un cent..	$ 222,801 70
Souverains en or..	1,484,484 21
Pièces d'or canadien..	1,800,730 00

Sir WILFRID LAURIER: Quelles valeurs?

M. WHITE: Des pièces de cinq et de dix dollars. Mon très honorable ami a insisté particulièrement pour savoir la quantité de pièces destinées à la circulation frappées au cours de l'année 1912. Voici:

	Quantité.	Valeur.
Pièces de cinquante cents..	283,245	$141,024 00
Pièces de vingt-cinq cents..	2,504,085	626,021 25
Pièces de dix cents..	3,237,096	323,709 60
Pièces de cinq cents..	5,849,562	292,478 10
Pièces d'un cent..	5,109,599	51,095 99
Pièces canadiennes de $10.	70,695	706,950 00
Pièces canadiennes de $5..	155,552	700,760 00
Total..	17,209,837	$2,912,633 94

La production totale de l'or, au Canada, en 1912, a représenté $12,557,443, répartie ainsi:

Yukon..	$5,540,000
Colombie-Anglaise..	5,167,390
Ontario..	1,745,292

L'or reçu à la Monnaie pour affinage, au cours de 1912, a représenté 101,636 onces

brutes et il provenait des endroits suivants:

	Onces.
Nouvelle-Ecosse	2,259
Ontario	11,666
Yukon	85,800
Province de Québec	911
Total	101,636

Or frappé en 1912:

Souverains	Rien
$10 et $5 canadiens	$1,477,710

Or frappé, du 1er janvier au 31 mars 1913:

Souverains	$ 18,079.66
$10.00 et $5.00	323,020.00
Total	$341,099.66

Bel or en barre vendu par la Monnaie, en 1912, $296,532.

Pour répondre plus complètement à la question de mon très honorable ami, je me suis assuré que la Monnaie achète l'or à une moyenne de $18.95 l'once, suivant l'étalon indiquant sa pureté, c'est-à-dire, 916 63/1000 de pureté.

Je passe maintenant à la question de l'argent.

	Onces de pureté.	Evalué à.
Production estimative du Canada, 1912	31,931,710	$19,425,656
Ontario ..29,190,122 onc.		
Col.-Ang. . 2,651,118 "		
Exportation d'argent en gueuse, etc.	34,911,922	19,494,416
Montant d'argent acheté par la Monnaie, suivant soumission, 1912	755,000	.....
Argent obtenu de dépôts aurifères	21,298.38	.....
Cobalt .. .. 70,000 onc.		
Etats-Unis. .685,000 "		

C'était là une question qui intéressait grandement mon très honorable ami. Les prix par once pure, acquittés par la Monnaie, au cours de 1912, ont varié de 59-2 à 64-5 cents pour 685,000 onces d'argent pur achetés de la compagnie de fonte et d'affinage américaine, et de 59¾ à 59⅞ cents, pour 70,000 onces achetées de la mine Coniagas.

	Cents.
Moyenne mensuelle, prix du marché, 1912	60·835
Moyenne mensuelle, prix du marché, 1911	53·304

Lorsque la Monnaie a besoin d'argent pour des fins de frappe, elle s'adresse par lettre, de temps à autre, pendant l'année, aux producteurs pour leur demander de faire connaître au moyen de soumissions, les prix qu'ils réclament pour des quantités indiquées d'argent, et il va sans dire que la commande va à celui dont le chiffre de la soumission est le moins élevé. Les prix ont varié, en 1912, tel que ci-dessus indiqué:

M. WHITE (Leeds).

Mon très honorable ami a demandé sur quelle base les opérations de la Monnaie s'accroîtraient probablement. Naturellement, ce n'est qu'une question d'estimation, mais l'augmentation dans le passé a été comme suit:

Pièces d'argent monnayées:	
1908	$ 313,338 35
1912	1,383,832 95
Pièces de bronze monnayées:	
1908	23,290 95
1912	51,095 99
Pièces d'or monnayées:	
1908	3,095 20
1912	1,477,710 00

Quantité d'or et d'argent affinés pour différentes personnes et frais de perception sur cet affinage:

Année.	Dépôts d'or. Onces.	Chlorures d'argent, bandes, etc. Onces.	Frais.
1909	5,779·68	14,039·44	$1,126 29
1912	105,568 08	34,124·07	4,927 65

Les "dépôts d'or" signifient l'or envoyé à la Monnaie par les mineurs ou par d'autres. A son arrivée à la Monnaie, il est fondu, essayé et l'on en détermine la valeur; le prix est alors payé à l'expéditeur, déduction faite des frais, puis l'or et les teneurs subsidiaires en argent deviennent la propriété de la Monnaie. Cette dernière peut ensuite utiliser l'or comme elle le désire, soit en fabriquer des pièces, ou le vendre en lingots, ou le faire servir aux fins commerciales. Les lingots d'or vendus aux fins commerciales ont représenté une valeur de $295,592 en 1912, contre $9,410 en 1910, et les pièces d'or ont accusé l'augmentation indiquée ailleurs.

"Les chlorures d'argent, bandes, etc.," signifient l'argent reçu de maisons de commerce aux fins d'essayage. Ainsi que je l'ai déjà expliqué, la Monnaie achète au moyen de soumissions l'argent destiné à la fabrication des pièces.

En réponse plutôt à ce que mon très honorable ami a voulu dire qu'à ce qu'il a exprimé, je pourrais ajouter que nous avons l'intention d'augmenter les opérations de l'affinage relatives à la Monnaie, et le budget du présent exercice est doté d'un crédit en vue d'agrandir l'édifice. Cet agrandissement coûtera entre $35,000 et $50,000. Le sous-directeur de la Monnaie espère qu'il deviendra graduellement en état d'affiner et de vendre en lingots, ou d'utiliser à la fabrication de pièces, toute la production d'or du Canada. En ce qui concerne l'argent, il fait observer que l'outillage nécessaire à l'affinage de l'argent est bien plus considérable et que la question des transports est aussi importante. En conséquence, la situation géographique des mines d'argent du Canada aurait une connexité importante avec l'endroit de l'affinage de l'argent. Nous n'avons pas au Canada de marché pour notre production d'argent. Les

marchés monétaires internationaux se trouvent aux Etats-Unis et surtout dans les cités. Je n'ai pas grand espoir que, dans un avenir immédiat, la Monnaie puisse considérablement augmenter ses opérations d'affinage d'argent. Les frais annuels d'entretien de la Monnaie et de l'affinage, depuis son établissement en 1908, ont été comme suit:

	1908.	1912.
Appointements..	$27,000	$33,000
Salaires hebdomadaires.. ..	31,000	42,000
Dépenses casuelles..	12,000	18,000
Total..	$71,000	$94,854

En 1908, il y avait seize fonctionnaires et dix-huit en 1912; en 1908, il y avait quarante-cinq ouvriers et cinquante-six en 1912. Les prévisions budgétaires du présent exercice se chiffrent par un peu plus de $99,000. J'ai fixé dans le projet l'augmentation à $110,000 du crédit statutaire de $75,000, auquel est venu, dans chaque exercice depuis 1910, s'ajouter un crédit supplémentaire de $25,000. Par suite, le crédit de $25,000 ne sera plus nécessaire dans un avenir immédiat. Le sous-directeur de la Monnaie m'apprend qu'il lui faudra pour le prochain exercice augmenter de trois hommes son personnel. Leurs appointements annuels s'élèveront à $2,652. Il aura aussi besoin d'un aide-essayeur, aux appointements de $1,460. Ceci porte à $104,000 la dépense annuelle prévue pour 1913. On a fait observer dans le premier débat qu'il y avait un seigneuriage très considérable sur l'argent émis par la Monnaie canadienne, à la suite de l'excédent de valeur des pièces sur la valeur intrinsèque de l'argent. L'arrangement conclu par mon prédécesseur, M. Fielding, au sujet de la déportation aux Etats-Unis de grandes quantités d'argent américain, a été très efficace et a profité au gouvernement canadien, car notre argent a supplanté l'argent américain. Il a été conclu avec l'Association des banquiers canadiens un arrangement portant que les banques devaient expédier aux Etats-Unis toutes les pièces d'argent et de bronze américaines qu'elles recevraient, et que le gouvernement leur rembourserait trois-huitièmes d'un pour cent sur toutes ces pièces déportées, en outre des frais de transport. La valeur des pièces ainsi déportées a été comme suit:

1909-10..	$ 900,000
1910-11..	1,500,000
1911-12..	1,791,000
1912-13..	1,800,000

Les frais totaux payés par le Gouvernement à l'égard de cette déportation ont été comme suit:

1909-10..	$ 8,493
1910-11..	13,000
1911-12..	12,000
1912-13..	13,000
Total..	48,493

J'ai un mémoire indiquant la déportation de l'argent par province. Il indiquera les endroits où l'argent américain pénètre au pays. Durant les années 1909, 1910, 1911 et 1912, la valeur de l'argent américain déporté par provinces a été comme suit: Ontario, $2,200,000; Québec, $760,000; Nouvelle-Ecosse, $82,000; Nouveau-Brunswick, $78,000; Manitoba, $780,000; Colombie-Anglaise, $1,694,000; Alberta, $323,000; Saskatchewan, $180,000. Je crois que j'ai donné tous les renseignements désirés par mon très honorable ami, le leader de l'opposition, mais, s'il en désire d'autres, je serai heureux de les lui donner.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre des Finances m'a fourni tous les renseignements voulus, et je l'en remercie. Je crois que la Chambre et le pays s'intéresseront aux chiffres qu'il a présentés. Le fonctionnement de la Monnaie a jusqu'ici été un peu mystérieux, et personne ne semble avoir connu exactement les opérations qu'elle a effectuées. Il y a deux points sur lesquels je désire faire des observations. Si je ne me trompe, le ministre des Finances espère que dans quelques années la Monnaie sera en mesure d'affiner et de vendre toute la production de l'or du Canada, soit sous la forme de pièces ou de lingots destinés à l'exportation, mais l'honorable ministre n'entretient pas cette espérance au sujet de l'argent. La production de l'argent s'accroît chaque année au Canada, au point que la production d'argent de notre pays est la plus vaste de l'univers. Jusqu'à présent, le marché américain est le seul que nous avons eu pour l'écoulement de notre argent, et on l'expédie aux Etats-Unis sous forme de minerai, non affiné dans ce pays. Actuellement, toute la production de l'argent canadien est expédiée à New-York et affiné dans cette dernière ville. La partie qui n'est pas consommée aux Etats-Unis est expédiée en lingots aux marchés européens. Toute personne qui a voyagé de New-York à Liverpool sait qu'une partie considérable de la cargaison du steamer se compose de lingots d'argent expédiés de New-York à Londres, pour être de là répartis par toute l'Europe. Il y a dix à douze ans, presque toute la production de l'argent provenait du Colorado et d'autres parties du territoire américain, mais une très grande partie vient à présent de Cobalt. Le ministre des Finances a déclaré que la question de transport était un empêchement à l'exportation de l'argent directement du Canada, et je désirerais qu'il me donnât une explication à ce sujet. Je ne comprends pas pourquoi les frais de transport de Cobalt à Ottawa seraient plus élevés que ceux de Cobalt à New-York, ou les frais de transport d'Ottawa à Liverpool plus élevés que ceux de New-York à Liverpool.

M. WHITE (ministre des Finances): L'or est expédié à la Monnaie par malle

recommandée. En conséquence, les frais d'expédition du Yukon seraient aussi faibles que ceux d'endroits aux Etats-Unis bien plus rapprochés. Si l'on pouvait exporter en Angleterre toute la production de l'argent canadien, l'observation de mon très honorable ami serait bien fondée. Cependant, comme le marché américain est important, il reconnaîtra qu'il est plus avantageux d'expédier à New-York le minérai d'argent aux fins d'affinage et de vente, que de l'expédier à Ottawa. C'est, je crois, ce que le sous-directeur de la Monnaie avait dans l'esprit, et c'est lui qui m'a fourni les renseignements que je donne au comité. Il a aussi fait observer que l'entreprise privée se livrait à l'affinage de l'argent, et il avait évidemment en vue qu'il ne fallait pas oublier cette considération. Il faut sans doute en tenir compte. En outre, il a fait remarquer, et avec raison, je crois—bien que ce ne serait pas une raison concluante contre l'entreprise de l'opération par le gouvernement—que l'entreprise de l'affinage de l'argent sur une grande échelle exigerait de vastes opérations, impliquant un outillage coûteux d'une nature entièrement différente de celui utilisé pour l'affinage de l'or. Ce dernier affinage est plus restreint. Ce sont les considérations que le sous-directeur m'a soumises et que je soumets à mon très honorable ami et à la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: C'est un sujet technique et qui exige beaucoup de renseignements. Naturellement, le marché américain consomme une grande quantité d'or. Les Etats-Unis consomment une bonne partie de l'or affiné à New-York, et il en est expédié autant en Europe. Mais on expédie actuellement l'argent aux Etats-Unis sous la forme de minérai. Les frais de transport devraient être bien plus considérables que si l'argent était affiné au Canada et exporté en lingots. Cela semble vrai à première vue, car il est expédié une grande proportion de scorie avec l'argent dans le minérai, et il faut payer le transport sur le tout. Il se peut que nous ne soyons pas prêts à installer l'outillage coûteux mentionné par l'honorable ministre, il se peut aussi que le marché canadien ne soit pas assez vaste pour justifier cette installation. Toutefois, j'espère que le jour luira, et plutôt dans un avenir prochain qu'éloigné, où nous affinerons notre propre argent et le consommerons nous-mêmes.

M. WHITE (ministre des Finances): Je suis heureux d'obtenir les vues de mon très honorable ami. Cette question intéresse vivement la Chambre et le pays, et je serai heureux de continuer mes investigations, dans le but de déterminer, si possible, si le Gouvernement devrait entreprendre sur une haute échelle l'affinage de l'argent. C'est une question d'importance nationale, et je suis entièrement d'avis que, si possible, tout l'affinage de nos minérais devrait être effectué dans notre pays. On a récemment attiré mon attention sur la question du droit d'exportation dont sont frappés certains minérais, et j'ai constaté que la question du marché était de suprême importance. Le très honorable monsieur a fait observer à bon droit que c'était une question technique, mais je désire lui assurer que j'y ai prêté et que je continuerai d'y prêter une minutieuse attention.

Je crois que nous n'avons qu'une seule opinion et qu'un seul désir: affiner nos minerais au Canada. Le rendement de nos mines augmente d'une année à l'autre d'une manière très satisfaisante, et je suis d'avis que ce qui a eu lieu dans le passé aura encore lieu à l'avenir. Il est évident qu'ayant les minéraux, notre intention doit être de les affiner ici et de ne rien épargner pour les rendre profitables.

M. THOMPSON (Yukon) : Je suis bien aise d'entendre le ministre des Finances déclarer qu'il est en faveur de l'idée d'affiner au au pays les métaux précieux que tout son territoire recèle, et de l'entendre dire qu'un jour notre monnaie absorbera tout l'or que nous produisons. Cela a une très grande importance. Je n'ai aucun doute que nos cités de la côte du Pacifique ont été privées d'un commerce considérable dans les premiers temps de la découverte de l'or au Yukon, parce que nous n'avions pas les moyens de disposer de notre or. Personne n'ignore qu'il n'y a presque pas de profit à convertir l'or du dégré de fin réglementaire; c'est la même chose que d'échanger des souverains. Mais nous avons constaté au Yukon que le mineur est disposé à s'approvisionner dans un certain rayon de l'endroit où il vend son or. Celui qui vend de l'or à Ottawa peut s'approvisionner dans cette ville ou ailleurs; mais le mineur du Yukon qui vend son or à Seattle s'approvisionnera presque certainement sur les lieux mêmes. C'est-à-dire que, si l'on met Vancouver en présence de Seattle, le mineur fera probablement ses achats à l'endroit où il vend son or, à moins que les droits sur la marchandise ne soient prohibitifs. Je demanderai au ministre des Finances comment il espère que le Canada absorbera l'or que nous produirons de temps à autre, en sus de celui que nous pouvons absorber maintenant, vu la grande quantité d'or américain qui se trouve dans les coffre-forts de nos banques et dans la caisse de l'Etat.

M. WHITE (Ministre des Finances) : Nous espérons qu'il sera affiné et vendu en barres. Lorsque la question est venue sur le tapis, j'ai cité des chiffres démontrant que nous avions vendu pour près de $300,000 de barres d'or fin pendant l'année civile 1912. Ce chiffre pourrait s'accroître indéfiniment. Cet après-midi, avant l'arrivée de mon honorable ami, j'ai fait observer que nous avons établi à la Monnaie une

affinerie qui coûtera peut-être $50,000 pour améliorer et augmenter nos travaux d'affinage de l'or.

M. HUGHES (Kings) (I.-P.E.) : Frappons-nous des souverains anglais?

M. WHITE: Nous en avons frappés, mais non depuis que nous avons commencé à émettre des pièces canadiennes.

M. HUGHES: Ne vend-on pas aux Etats-Unis des souverains anglais, et le plus souvent à prime?

M. WHITE: Je ne le crois pas, car l'or américain a le même poids et le même degré de fin que l'or anglais. Parfois, les souverains anglais peuvent être plus re-

[illegible] ge ne vois pas pourquoi il se vendrait ge-
chercher à cause de la rareté du numéraire
et d'autres circonstances semblables, mais
néralement à prime aux Etats-Unis.

M. HUGHES: Il s'y vend à prime à l'heure qu'il est, et je crois que c'est ce qui arrive le plus souvent, sinon toujours.

M. WHITE: On ne me l'a pas fait obje suis certain que si nous frappions nos server. Je n'en sais rien et je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi.

Sir WILFRID LAURIER: Quant à moi, monnaies d'argent, elles seraient acceptées aux Etats-Unis aussi volontiers que les monnaies de ce pays.

(L'article est adopté.)

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UNE RESSOLUTION RELATIVE A LA MODIFICATION DE LA LOI DES GRAINS DU CANADA.

Sur motion de l'hon. G. H. Perley (ministre intérimaire du Commerce) la Chambre se déclare en comité général sous la présidence de M. Bennett (Simcoe-est), pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et de prescrire que lorsqu'une demande est faite à la commission pour un arrangement au sujet de l'inspection du grain, du pesage du grain, ou des deux, à un endroit qui n'est pas un point de tête de ligne d'une division ou d'un district d'inspection, la commission, si elle juge que cet arrangement devrait être fait et que la personne qui le demande est responsable, peut ordonner tel arrangement qu'elle juge à propos; à condition qu'outre les droits exigibles, l'excédent, s'il en est, des frais occasionnés pour la mise à exécution de cet arrangement sera payé par la personne qui le demande, en la manière et aux époques que la commission peut déterminer, et que les dispositions relatives à l'inspection et au pesage du grain, à la nomination des inspecteurs et des peseurs, et tous autres règles et règlements faits sous leur empire s'appliqueront à tout endroit au sujet duquel cet arrangement a été fait; et aussi que l'honoraire de patente payable annuellement par le propriétaire, locataire ou gérant d'un élévateur de tête de ligne sera de vingt-cinq dollars; que l'honoraire de patente payable anuellement par le propriétaire d'un élévateur se livrant à la fabrication des produits du grain dans la division de l'Ouest, sera de cinq dollars; que l'honoraire de patente payable annuellement par le propriétaire ou locataire d'un élévateur régional sera de cinq dollars; que l'honoraire de patente payable annuellement par une personne qui demande de faire le commerce du grain à commission dans la division de l'Ouest sera de cinq dollars; et que l'honoraire de patente payable annuellement par toute personne pour poursuivre le négoce d'acheteur de grain sur voie sera de cinq dollars.

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): Il n'y a actuellement dans l'Ouest canadien que deux endroits qui sont complètement outillés pour faire l'inspection des grains, à savoir: les villes de Calgary et de Winnipeg. Il y a un an, lorsque la Chambre a adopté la loi des grains du Canada, j'ai insisté auprès du ministre du Commerce, qui est maintenant absent, sur la nécessité de se faire autoriser, ou de faire autoriser le ministère à établir un matériel d'inspection à tout autre endroit où le Gouverneur en conseil, le ministre ou la commission des grains, croirait devoir le faire. Le ministre a répondu qu'il serait relativement facile de modifier la loi à chaque session ou de temps à autre. Il y a quelques mois—je pourrais même dire un an ou deux—que la ville de Moosejaw aurait dû devenir un centre d'inspection.

Le programme du présent Gouvernement et les actes de la commission des grains pourront avoir pour résultat de faire établir dans certains centres de l'Ouest des entrepôts de l'intérieur où seront emmagasinés des grains que les cultivateurs pourront donner en garantie, parce que ces grains auront subi l'inspection finale et auront été l'objet d'un certificat constatant leur qualité. Cependant, on ne peut pas obtenir un certificat de qualité s'il n'y a pas un matériel complet d'inspection, et vu que le ministre modifie la loi, et notamment l'article qui a trait à ce dont je parle, je suis d'avis que le moment est bien choisi pour que le Gouvernement se fasse autoriser à établir à tout autre endroit qu'il jugera à propos un matériel complet pour l'inspection des grains. Je parle surtout du bureau d'experts qui est le tribunal d'appel et qui fait autorité lorsqu'il s'élève des contestations au sujet du classement. Je n'insiste pas en ce moment pour que le Gouvernement établisse un matériel complet à Moosejaw, où à Régina, ou à un autre endroit, malgré la fermeté de mes convictions à cet égard; mais, je le repète, je suis d'avis que le Gouvernement devrait,

aux termes de la loi des grains, se faire autoriser à créer, si l'occasion s'en présente, un matériel complet d'inspection à Moosejaw, ou dans une autre ville, et qu'il ne devrait pas avoir les mains liées. La commission des grains, sous la présidence du professeur McGill, a eu avec la chambre de commerce de la ville de Moosejaw des pourparlers dont pourra résulter le projet, accepté par la commission des grains et les citoyens de Moosejaw, d'ériger un entrepôt de l'intérieur dans cette ville.

Dans le présent cas, l'inconvénient sera que la commission des grains, ou le Gouvernement, dira à la municipalité de Moosejaw: Je ne suis pas autorisé à établir dans votre ville un matériel complet d'inspection, car la loi déclare que cela n'aura lieu qu'à Calgary et à Edmonton. Je représente donc respectueusement au ministre qu'il devrait s'efforcer de prendre les mesures que je lui ai recommandées; autrement, les espérances qu'on a entretenues à cet égard à Moosejaw ne se réaliseront jamais, car nous ne pourrons pas avoir un matériel semblable à moins que le Gouvernement n'ait les mains libres. La procédure que nécessite l'obtention de cette autorisation du Parlement est compliquée et donne lieu à de nombreux retards, et je suis d'avis qu'on devrait ajouter à ce projet de modification de la loi des grains une disposition qui permettrait d'établir dans d'autres villes que celles qui sont déjà des centres d'inspection le matériel que nous désirons si vivement posséder à Moosejaw.

M. PERLEY. Je crois que mon honorable ami s'alarme inutilement au sujet des élevateurs de l'intérieur. Le Gouvernement étudie actuellement le projet de construction d'élevateurs de tête de ligne à l'intérieur, et je pourrai, je l'espère, faire une déclaration à ce sujet dans un avenir rapproché. Si je saisis bien la question, tous les élevateurs de tête de ligne de l'intérieur construits dans les prairies seront construits aux termes de l'article 13 de la loi des grains du Canada, qui permet au Gouverneur en conseil d'autoriser le ministre à construire, acquérir, prendre à loyer ou exproprier tout élevateur de tête de ligne lorsque le Parlement aura ouvert un crédit à cette fin. Une fois construit, l'élevateur de tête ligne sera soumis à la loi d'interprétation qui s'applique à tout endroit que le Gouverneur en conseil déclare être une tête de ligne. Autrement dit, si l'on décide d'ériger un élevateur de tête ligne de l'intérieur à Moosejaw, à Regina ou à Saskatoon, un décret du Conseil déclarera que cet endroit est une tête de ligne, et celle-ci sera soumise aux articles de la loi qui a trait à l'inspection des grains à l'entrée ou à la sortie, de sorte que je crois que cela supprime l'objection soulevée au sujet des élevateurs de tête de ligne de l'intérieur.

M. KNOWLES.

M. KNOWLES: Non.

M. PERLEY: Je conçois que cela ne pourvoit pas à des centres d'inspection sans des élévateurs de tête de ligne, mais si un élévateur de tête de ligne se construit à l'un de ces endroits, la loi pourvoit à l'inspection des grains à l'entrée et à la sortie, à tout endroit que le Gouverneur en conseil déclare être une tête de ligne.

M. KNOWLES: Le ministre croit-il que ce serait praticable d'emmagasiner le grain dans un élévateur de tête de ligne et d'accorder des certificats à quatre cents milles de distance de l'élévateur? Serait-ce praticable?

M. PERLEY: J'aimerais à discuter cette question privément avec mon honorable ami, mais je puis lui dire qu'il y a dans la loi un article concernant les élévateurs de tête de ligne en vertu duquel on peut avoir tout l'outillage nécessaire pour peser le grain à l'intérieur et à l'extérieur des élévateurs régionaux. Si le Parlement votait l'argent nécessaire à cette fin, et s'il était décidé par arrêté du conseil qu'il pourrait y avoir des élévateurs de tête de ligne partout, alors on aurait en vertu de la loi tout l'outillage nécessaire pour l'inspection et le pesage du grain à l'intérieur et à l'extérieur de ces élévateurs. S'il n'en est pas ainsi, alors je me trompe, et je crois certainement que la chose devrait être corrigée.

M. KNOWLES: Je ne voudrais rien affirmer positivement, mais je crois que cette disposition s'applique seulement à deux villes qui sont toutes deux éloignées de la même distance environ de Moosejaw, quatre cents milles et, naturellement, plus éloignées des autres endroits. Je prétends que ce serait une anomalie, presque une absurdité, que d'avoir un élévateur de tête de ligne à un endroit situé à quatre ou cinq cents milles du lieu ou du bureau des experts.

M. PERLEY: Mon honorable ami prétend-il que si un arrêté du conseil déclarait qu'une ville sera un point terminal, et si le Parlement votait l'argent, et si un élévateur régional était construit à cet endroit, que la loi n'offre pas le rouage nécessaire pour permettre de peser le grain à l'intérieur et à l'extérieur de cet élévateur par des examinateurs sur les lieux?

M. KNOWLES: Oui.

M. PERLEY: Mon honorable ami sera-t-il assez bon d'examiner la loi et de m'indiquer l'article ou les articles sur lesquels il se base afin que je puisse les étudier avant la deuxième lecture du bill. Pour le moment, la résolution n'a rien à faire avec la question que l'honorable député discute.

M. KNOWLES: Je prétends qu'il n'y a pas de rouage complet. Il y a une disposition de la loi qui permet d'employer des personnes à n'importe quel endroit que désignera le Gouverneur en conseil pour faire l'inspection du grain, mais pour que l'inspection soit utile il faut qu'elle soit finale et permanente, et l'inspection que ces personnes feraient serait si superficielle que les cultivateurs pourraient la faire eux-mêmes. Une inspection n'est réellement nécessaire que lorsqu'il y a des doutes à décider, et ce n'est que là où il y a un bureau d'experts qu'il est possible de les faire décider.

M. W. M. MARTIN (Régina): Je désire donner mon approbation à ce que mon honorable ami a dit. La loi des grains, telle que je la comprends, n'établit des élévateurs de tête de ligne qu'à Calgary et à Winnipeg, et ce que je veux établir—et mon honorable ami de Moosejaw a déjà discuté cette question—c'est que si le Gouvernement se propose d'établir des élévateurs d'entrepôt, de tête de ligne ou régionaux à d'autres endroits dans l'intérieur des provinces des prairies, il faudrait y pourvoir dans la loi.

Le ministre du Commerce a parlé de l'article 13 de la loi des grains. Je ne sais pas quelle est la bonne interprétation à donner à cet article, mais je sais que l'idée que j'en avais lorsque la question a été discutée devant [illegible] l'année dernière, était que cet article s'appliquait seulement aux élévateurs de tête de ligne à Calgary et à Fort-William. Tel était le sens que je donnais à cet article; je crois que c'est une bonne interprétation de cet article. Conséquemment, si nous devons avoir des élévateurs de tête de ligne à d'autres endroits à part Calgary, Winnipeg et Fort-William, il faut y pourvoir de quelque façon dans la loi des grains. L'ompression générale est que le Gouvernement n'a aucun pouvoir d'établir des élévateurs de tête de ligne ailleurs qu'à Calgary, Winnipeg et Fort-William, mais la commission des grains a tenu plusieurs séances en différentes parties de l'Ouest canadien, et je me rappelle qu'une réunion a eu lieu à Régina, et j'ai vu les comptes rendus d'autres réunions tenues à Moosejaw, à Saskatoon et à Humboldt. Je ne sais pas si les comptes rendus que j'ai vus étaient fidèles, mais je sais que la population en a conclu que des élévateurs régionaux seraient établis à tous ces endroits de la Saskatchewan où la commission des grains s'est réunie. Il y aura des désappointements quelque part. L'honorable député de Moosejaw a toujours insisté dans cette Chambre sur la nécessité d'avoir un élévateur de tête de ligne à Moosejaw. La même nécessité existe à Régina et d'autres endroits dans la Saskatchewan, si nous voulons retirer de la loi des grains tous les avantages possibles.

Je veux revenir de nouveau sur la nécessité de l'augmentation des honoraires ainsi que le veut la résolution. Je ne sais pas si le ministre a donné dans une circonstance antérieure des chiffres pour justifier la nécessité d'élever ces honoraires, mais je suis informé sur bonne autorité que l'application de la loi des grains, du moins dans la division ouest du Canada, a produit un excédent considérable durant le dernier exercice financier. On m'a dit que cet excédent s'élevait à environ $57,000; mais on m'a dit aussi que dans la division de l'est le déficit était tel que le ministre a cru nécessaire de proposer la présente résolution à l'effet d'augmenter les honoraires sur les permis d'élévateurs de têtes de ligne et d'élévateurs généraux dans l'Ouest.

Il est possible que j'aie été mal informé, mais j'appelle l'attention du ministre sur le fait que ce ne sont pas les compagnies d'élévateurs qui vont payer cette taxe; ces honoraires devront nécessairement être pris sur la vente du grain, et conséquemment, dans le gousset des cultivateurs, parce que c'est un fait bien connu que tous les impôts, honoraires ou frais de transport, doivent nécessairement être ajoutés au coût de la production du grain dans les prairies de l'Ouest. Si j'ai été mal renseigné au sujet de ces chiffres, je demanderai au ministre de vouloir bien donner les chiffres exacts, parce que si les miens ne le sont pas, il y a erreur quelque part.

M. PERLEY: Je regrette d'avoir à dire que je n'ai pas les chiffres des recettes provenant des honoraires dans l'Est et dans l'Ouest. Je suppose qu'il est possible de les obtenir, mais la loi des grains est administrée entièrement par la commission des grains. Le renseignement qui m'a été fourni concernant cette augmentation des honoraires est le suivant:

L'honoraire de deux piastres ne produit pas suffisamment pour payer le coût de l'impression des permis et des formules non plus l'envoi par la poste des règlements et leur enregistrement dans le bureau. Les élévateurs ont jusqu'à présent été administrés par le bureau des experts, et les honoraires étaient les seules recettes. Le résultat a été que le bureau des experts a eu un déficit considérable tous les ans. Si l'on veut que le département des grains se soutienne par lui-même, il faut que les honoraires de permis soient augmentés.

Je ne crois pas que l'augmentation de l'honoraire de $2 à $5 influera d'une manière sensible sur le prix payé pour le grain par l'acheteur à l'élévateur ou sur la voie. Je doute fort que le prix du grain et serait diminué d'une fraction de centin.

M. KNOWLES: L'honorable ministre m'a demandé si je pourrais lui indiquer l'article concernant le bureau des examinateurs du grain. Ce sont les articles 101 et 102. L'article 101 définie la manière dont le grain sera inspecté.

M. McKAY: Est-ce que ces articles ne s'appliquent pas plutôt aux appels?

M. KNOWLES: Oui.

M. McKAY: Ne suffirait-il pas pour permettre d'établir un élévateur de tête de ligne à Moosejaw ou à un autre endroit?

M. KNOWLES: Il est vrai que ces articles s'appliquent aux appels, mais en réponse aux autres questions de mon honorable ami, je dirai: non. Il n'est pas possible d'avoir douze personnes, dont quelques-unes se tiendront à Calgary et quelques-unes à Winnipeg, à 400, 500 ou 600 milles de l'endroit ou est situé l'élévateur de tête de ligne pour décider la question en dispute.

M. McKAY: Mon honorable ami dit-il qu'il est impossible d'avoir un nouvel élévateur de tête de ligne à Moosejaw ou à un autre endroit si la loi n'est pas changée. La chose peut avoir des inconvénients et n'être pas très praticable, mais elle n'est pas impossible.

M. KNOWLES: Je n'ai pas dit qu'elle était impossible. La loi pourvoit à l'établissement d'un élévateur de tête de ligne à Moosejaw ou à Prince-Albert, mais il est absurde de songer à en établir un, à l'un ou l'autre de ces deux endroits, lorsque le bureau des experts est si éloigné. Je lirai l'article 101:

Dans les cas où, dans les limites d'une division ou d'un district pour lequel a été nommé un bureau d'experts en grains, le propriétaire ou le possesseur du grain qui a été inspecté n'est pas satisfait du classement qui en a été fait par l'inspecteur, il peut en appeler à l'inspecteur en chef, qui examine un échantillon conforme du grain dont le classement est contesté, prélevé et obtenu d'une manière satisfaisante pour ce fonctionnaire, et il rend sur le litige sa décision, qui est définitive, à moins que le propriétaire ou le possesseur n'interjette, dans les vingt-quatre heures qui suivent la réception d'un avis de la décision, appel ultérieur au bureau des experts en grains de la division ou du district, auquel cas ce dernier rend une décision définitive qui établit le classement du grain en question. Mais rien au présent article ne peut empêcher le propriétaire ou le possesseur dudit grain d'en appeler directement de l'officier d'inspection audit bureau, dont la décision est, dans tous les cas, définitive et lie toutes les parties; et l'officier d'inspection délivre un certificat en conséquence. Si le propriétaire ou le possesseur le désire, il peut demander qu'un autre échantillon soit tiré par l'inspecteur pour une nouvelle inspection; les frais de cette inspection sont à la charge du requérant; et au cas où cet échantillon est tiré pour les fins de réinspection ou d'expertise, il doit être expédié au secrétaire du bureau des experts.

Le paragraphe suivant se rapporte aux décisions desquelles on ne pourra pas appeler, et le troisième paragraphe se rapporte aux frais de l'appel. L'article 102 se lit:

Le bureau des experts en grains pour la division se compose de douze personnes compétentes dont six choisies par le board of trade de la cité de Winnipeg, deux par le ministre de l'Agriculture de la province du Manitoba, deux par le ministre de l'Agriculture de la province d'Alberta et deux par le commissaire de l'Agriculture de la province de la Saskatchewan. La compétence des personnes ainsi nommées doit être approuvée par la commission.

Le paragraphe suivant de cet article autorise le bureau à faire d'autres règlements, et le troisième paragraphe se rapporte à la prestation du serment. L'article 103 parle des règlements, et l'article 104 est le même que l'article 102; il établit un bureau à Winnipeg et un autre à Calgary. Le ministre pourrait facilement ne pas dire que le bureau des experts sera à Calgary, Winnipeg ou Moosejaw, parce qu'il faut que nous prouvions la nécessité d'avoir un bureau à chacune de ces villes, mais de ne pas lier les mains du Gouvernement. Je ne crois pas que ce soit trop demander.

M. PERLEY: Je crois comprendre maintenant ce que veut dire l'honorable député. Il ne veut parler que du bureau d'experts qui est la cour d'appel en matière d'inspection et de pesage des grains. Si le Gouvernement par décret du Conseil décidait de faire de Moosejaw ou de Saskatoon, ou de Régina une tête de ligne, les articles 122 et suivants de la présente loi, relatifs aux élevateurs de tête de ligne, déterminent le mode d'inspection des grains à ces élévateurs. S'il y avait appel de l'inspection, cet appel devrait être porté à Winnipeg. La question n'a jamais été soulevée auparavant, mais je le demande à l'honorable député, serait-il possible d'avoir un mode d'appel satisfaisant avec de nombreux bureaux nommés pour les entendre? Comment obtiendrons-nous l'uniformité en matière d'inspection, si nous avons plus d'un ou deux bureaux d'appel? S'il existait un élevateur de tête de ligne dans la ville représentée par l'honorable député, si le pesage et l'inspection des grains y étaient autorisés,—en règle générale, je conjecture que l'inspection est satisfaisante et que les appels ne sont pas nombreux,—et si l'on interjetait appel de l'inspection faite à cet élevateur, ne serait-il pas préférable que cet appel fût entendu par le bureau chargé d'entendre les appels relatifs à d'autres élevateurs? Ne serait-il pas préférable, notamment, que les bureaux d'experts ne fussent qu'au nombre de deux? L'organisation ne serait-elle pas beaucoup meilleure

si les grains de toutes les parties de l'Ouest étaient classés uniformément?

M. KNOWLES: Non, je ne le pense pas. Il serait tout aussi facile d'avoir un bureau d'experts compétents dans les centres de la région productrice de blé que dans Winnipeg ou Calgary, par exemple, peut-être plus facile.

M. PERLEY: N'est-il pas vrai que les appels sont peu nombreux?

M. KNOWLES: La proportion des appels est petite, je pense; mais, je le répète, les cas que l'on porte en appel sont précisément ceux qui ont de l'importance et qui requièrent une inspection véritable. C'est ce que je voudrais faire reconnaître. L'existence de deux bureaux à l'heure qu'il est fait bien voir que cette fameuse théorie de l'uniformité n'est pas sérieuse. Quant à avoir deux bureaux, nous pourrions tout aussi bien en avoir trois. A Moosejaw, nous pourrions recruter un meilleur bureau d'experts qu'à Calgary, car Moosejaw est dans le pays du blé et le bureau qui y serait constitué serait moins exposé à se tromper que ceux de Calgary et de Winnipeg. A Moosejaw, nous avons une population plus au courant de la situation des grains que celles des deux autres villes.

Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention du ministre. Je le prie de se reporter à l'article 57, paragraphe 2 de la loi; il est ainsi conçu:

> Nonobstant toute autre disposition dans la présente loi qui y soit incompatible, il peut être établi des marchés sur échantillon dans les cités de Winnipeg, de Fort-William et de Calgary, et le mélange des grains y sera permis sous le régime des règles et des règlements qui sont recommandés par la commission et agréés par le Gouverneur en conseil.

J'exhorte le ministre et le Gouvernement à insérer ici dans la loi la disposition que j'ai préconisée relativement au bureau d'experts. Le Parlement a jugé opportun d'établir des marchés sur échantillon à Calgary, Winnipeg et Fort-William. Si on juge qu'une telle mesure soit opportune, elle a tout autant sa raison d'être dans toute autre cité que Winnipeg, Calgary ou Fort-William. Je représente Moosejaw, centre où un marché sur échantillon a beaucoup plus sa raison d'être que dans la ville de Calgary, et voici pourquoi. Le marché sur échantillon n'a aucune raison d'être à moins qu'il ne se trouve des acheteurs pour l'achalander. Tout représentant de circonscriptions de l'Ouest reconnaîtra que les acheteurs dans le marché sur échantillons seront les Américains du Minnesota.

M. SCHAFFNER: Pourquoi les a-t-on fixés à Calgary et à Winnipeg?

M. KNOWLES: Parce que le Gouvernement l'avait inscrit dans le bill, nous l'avons adopté, et nous ne pouvions l'empêcher par aucun moyen.

M. SCHAFFNER: Je pense que c'est parce que tout le grain prenant la direction de l'Ouest devrait passer par Calgary et tout le grain prenant la direction de l'Est, passer par Winnipeg.

M. KNOWLES: En effet, ce doit être la raison, mais, à mon avis, on n'a pas dû songer aux conséquences ultérieures. Tous ceux qui viennent de l'Ouest reconnaîtront que les acheteurs du Minnesota sont ceux qui recherchent et pratiquent le plus le marché sur échantillon. Ils en ont l'habitude, ils l'ont contractée dans l'exercice des affaires chez eux, et si jamais le marché sur échantillon a du succès, ce sera parce que les Américains l'achalandent. Je soumets que Moosejaw est l'endroit où un marché sur échantillon répondrait le mieux aux besoins des gens du Minnesota; il est beaucoup mieux situé que Calgary sous ce rapport. Cette ville est en communication directe avec Saint-Paul et Minnéapolis. Quatre trains de voyageurs circulent quotidiennement entre Moosejaw, Saint-Paul et Minnéapolis, et les trains de marchandises sont aussi en grand nombre. C'est une ligne directe, et c'est dans une ville comme Moosejaw qu'il y aurait lieu d'établir un marché sur échantillon. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne se ferait pas autoriser à établir des marchés sur échantillon en tout endroit où les circonstances pourraient justifier leur établissement. Il y a plus de raison d'établir un marché sur échantillon à Moosejaw que sur aucun autre point de la prairie, à cause de la facilité des communications entre cet endroit et les deux grands centres de minoterie de Saint-Paul et de Minnéapolis. J'exhorte le ministre, lorsqu'il modifiera la loi en question, à ne pas perdre de vue le désir qu'à la ville de Moosejaw d'avoir un marché sur échantillon.

M. PERLEY: Je ne manquerai pas de mettre la question à l'étude.

M. MIDDLEBRO: Je désire signaler à l'attention du ministre suppléant du Commerce un abus qui s'est produit dans l'exploitation des élévateurs de traitement de Fort-William et de Port-Arthur. On m'a informé que les élévateurs de traitement étaient destinés à traiter et purifier le blé infecté. Je crois savoir qu'il existe à Fort-William et Port-Arthur huit ou neuf élévateurs reconnus comme élévateurs de traitement, et il s'ensuit qu'il leur est loisible de recevoir toute sorte de grains, avariés ou non, et d'en opérer le mélange à leur guise. Puis, aux termes de l'article 124 de la loi ces élévateurs ont le droit de demander, et même la commission est tenue de leur accorder, un certificat quelconque au juge-

ment de l'inspecteur. Dans l'élévateur ordinaire, on tient compte strictement de toutes les qualités de grains qui entrent, et à la fin de la saison, on est à même de comparer et de rapprocher les envois à l'entrée et à la sortie, et de s'assurer par ce moyen de l'exactitude et de la fidélité de l'administration. Mais l'existence de ces élévateurs de traitement a pour effet pratique de vicier tout le fonctionnement de la loi. L'élévateur de traitement peut contenir 90 p. 100 de frain avarié, peut en opérer le mélange avec du grain de bonne qualité, puis exiger de l'inspecteur un certificat pour la qualité du grain contenu dans l'élévateur, quel qu'il soit. On s'est plaint à moi de ce que des wagons en très grand nombre étaient venus de l'Ontario contenant du blé que le certificat de l'inspecteur classait dans les bonnes qualités, bien qu'en réalité il fût le produit d'élévateurs de traitement. Les meuniers de l'Est ont souffert grandement du fait de l'exploitation de ces élévateurs de traitement. S'il doit y avoir des élévateurs de traitement, disent-ils, ils devraient être forcés de tenir compte des envois de blé qu'ils reçoivent pour qu'on puisse en faire la comparaison avec ceux qui en sortent. On ajoute qu'il faudrait leur permettre de vendre sur échantillon, et que l'inspecteur ne devrait pas être contraint de leur donner un certificat de qualité courante. Je tiens à signaler cette plainte à l'attention du ministre, car la loi me paraît très défectueuse à cet égard. Il semble que cela ait l'effet de permettre précisément ce que la loi avait pour but d'empêcher.

M. McCRANEY: Ces élévateurs de traitement sont, si je ne me trompe, des élévateurs de tête de ligne, aux termes de la loi?

M. MIDDLEBRO: Aux termes de la loi, comme je la comprends, tous les élévateurs de traitement sont des élévateurs de tête de ligne. C'est une singularité de la loi, car elle est ainsi conçue:

"Elévateur de traitement" comprend tout élévateur ou entrepôt servant au nettoyage ou autre traitement spécial du grain rejeté ou détérioré, et pourvu de machines spéciales pour cet objet.

Tout élévateur de tête de ligne qui traite un peu de grain avarié devient un élévateur de traitement. Si le mot "seulement" était inséré après le mot "servant", l'application pourrait en être restreinte. Mais aux termes de la loi actuellement, il semble que tout élévateur de tête de ligne soit un élévateur de traitement et vice versa.

Sir WILFRID LAURIER : L'article 124 est ainsi conçu:

Il peut y avoir autant d'élévateurs de traitement que la commission le décide, et ils sont régis par les règles et réserves que la commission impose.

La commission ne fera-t-elle pas les règlements requis pour empêcher de se produire les abus dont l'honorable député se plaint? S'il s'est fait des mélanges de grains au détriment du public, je suis surpris qu'aucun rapport n'en ait été fait au ministre. Le cas me paraît être couvert par la loi, et il me semble qu'il soit possible de parer au mal par réglementation.

M. MIDDLEBRO : Il n'y a pas eu de réglementation. Si mon très honorable ami veut se reporter au paragraphe 3, il verra qu'il est ainsi conçu:

Nonobstant toute disposition de la présente loi, le grain expédié d'un élévateur de traitement doit, à la demande du détenteur ou du propriétaire de ce grain, ou de son agent accrédité, être inspecté et classé, et la classe qu'il a ainsi obtenue doit être la classe de ce grain.

L'effet est d'annuler toutes les autres dispositions de la loi.

Sir WILFRID LAURIER : Il peut être inspecté et classé, mais je conjecture que l'inspection sera réglementée par la commission même.

M. PERLEY : Je suggère à l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) d'avoir l'obligeance d'écrire à ce sujet au département, et je verrai à ce que la lettre soit transmise à la commission des grains avec prière de s'enquérir.

M. OLIVER : Lors de la délibération du bill, on fit observer au ministre du Commerce que l'abus signalé par l'honorable député (M. Middlebro) pourrait se produire. On insista auprès de lui que la loi devrait être rédigée de manière à prévenir précisément ce qui est arrivé. Le grain qui entre dans les élévateurs de traitement est, aux termes de cet article, classé à sa sortie comme s'il n'avait pas été traité.

Ce que nous prétendions de ce côté-ci de la Chambre, c'est que du grain ayant passé par un élévateur de traitement doit être marqué comme ayant été traité. La disposition actuelle a causé un préjudice au commerce, et, dans une grande mesure, elle rend nul le vœu de la loi qui est d'empêcher tout mélange des grains. Je prierais le ministre de bien vouloir causer de cette affaire avec la commission des grains, et, si les faits sont bien comme je les crois, on devrait dès cette session prescrire que du grain entré dans un élévateur de traitement sera indiqué comme tel dans le certificat.

M. MIDDLEBRO: Ou encore qu'il lui sera refusé un certificat.

M. OLIVER: Il convient de faire comme la commission en aura décidé.

M. PERLEY: Beaucoup de grain endommagé n'a pas pu l'été dernier subir un traitement à l'élévateur institué à cet effet,

et, pour aider aux propriétaires de ce grain, le Gouvernement a permis à un dessicateur flottant des Etats-Unis de se rendre à Port-Arthur pour y traiter ces grains canadiens. Le grain n'appartenait pas à cet élévateur flottant, et les propriétaires ont payé pour le faire traiter tant par boisseau. Ce grain ayant subi le traitement approprié, est-il juste pour les propriétaires, lorsque des inspecteurs qui connaissent leur affaire lui ont reconnu la qualité qui lui appartient, le voient désigné comme ayant été traité. S'il est marqué comme du grain traité, il me semble que les cultivateurs du Nord-Ouest sont dans le cas d'en subir un préjudice. Cela étant, mon honorable ami juge-t-il toujours que son idée a du bon.

M. OLIVER: L'honorable ministre se place au point de vue du marchand entre les mains de qui se trouvait le grain quand il a été traité, et du meunier et du consommateur qui achètent ce grain une fois traité. Nous voulons bien que le possesseur de grains de l'Ouest en obtienne le plus haut prix auquel il peut raisonnablement s'attendre, de manière que le cultivateur de qui il l'achète en ait lui aussi un bon prix; mais l'intention de la loi est d'empêcher que du grain ne passe aux mains du consommateur sous une désignation erronée, et que le producteur n'ait à en souffrir. Ce que nous prétendons, c'est comme étant du grain traité; mais ce n'est là qu'un aspect de la question. Ce qui importe, c'est que l'objet de la loi énoncé dans ces autres articles qui tendent à prévenir le mélange de diverses catégories de grains demeure sans effet en tant que sont concernés ces élévateurs de traitement, puisque, par cet article absolu, le mélange peut se faire dans ces élévateurs dans des proportions difficiles à prévoir. On rend possible ce que la loi tendait jusqu'ici à prévenir.

M. MIDDLEBRO: Je tiens à faire remarquer la contradiction qui existe entre l'article 124 et cette partie de l'article 107 qui se lit ainsi:

> Le blé n° 3, et celui des classes inférieures, rejeté parce qu'il est mêlé et nettoyé est classé comme blé nettoyé de la classe à laquelle il appartient. Mais le blé n° 3 du Nord nettoyé, inspecté ou de classe inférieure peut être compris dans cette classe régulière, mais non pas plus élevé que du n° 3, selon que le détermine l'inspecteur.

Cela montre que du n° 3 entré dans quelque autre élévateur ne peut jamais en sortir comme valant mieux que du n° 3; mais du n° 3 qui entre dans un élévateur de traitement peut en sortir comme du blé dur n° 1 du Nord, et l'inspecteur est tenu à donner un certificat sans tenir compte de ce que ce blé a passé par un élévateur de traitement.

M. BORDEN: Mettons que du blé soit classé comme blé n° 1 du Nord et qu'il faille ensuite le faire sécher, est-ce que l'inspection ne révélera pas la nature précise du tort causé à ce blé par l'humidité, de manière qu'il en puisse être tenu compte dans le certificat?

M. OLIVER: L'inspection ne portant que sur l'apparence extérieure des grains, elle ne discerne pas le mal intérieur dont ils ont souffert pour avoir été mouillés et ensuite séchés. Cela nuit à leur valeur pour la mouture. Ces grains ont souffert un mal dont jamais il ne peuvent se remettre absolument, malgré les apparences. C'est là, je crois, un fait bien établi. L'inconvénient ne vient pas de ce que l'inspection de grains ainsi traités est impuissante à renseigner le meunier, mais de ce que tout mélange est en quelque sorte interdit, sauf aux élévateurs de traitement; ici, l'interdiction n'a plus d'effet, et la conséquence en est que, non seulement le grain ainsi traité passe à l'inspection sans qu'il en soit tenu compte, mais le vœu de la loi qui tend à prévenir le mélange des grains se trouve frustré en tant qu'il s'agit de ceux qui sortent de ces élévateurs de traitement.

M. W. M. MARTIN (Régina): Je suis heureux de ce que le député de Grey-nord (M. Middlebro), un représentant de la province d'Ontario, élève une plainte relativement à la mise en vente des grains de l'Ouest. Il m'a paru quelquefois qu'à l'idée d'un certain nombre des membres de cette Chambre les représentants de l'Ouest se plaignent par trop souvent de leurs griefs. La vente des grains de l'Ouest donne donc apparemment lieu à des griefs dont se préoccupent les gens d'Ontario. Je conseillerais à l'honorable député de Grey-nord de solliciter du premier ministre et du Gouvernement la réalisation d'une promesse faite au peuple lors de la dernière élection générale, à savoir l'exploitation par l'Etat des élévateurs de tête de ligne. Je n'ai pas perdu le souvenir d'un projet de résolution présenté par l'honorable député de Souris (M. Schaffner) qui, à cette époque de sa carrière politique, était des plus actifs à faire valoir les intérêts des cultivateurs de l'Ouest canadien. Cette résolution demandait que l'Etat fît l'acquisition de ces élévateurs, par voie d'expropriation ou autrement. Tous ceux des membres de cette Chambre qui aujourd'hui donnent leur appui au Gouvernement ont voté en faveur de cette résolution.

Je pourrais rapporter à la Chambre je ne sais combien de déclarations dans ce sens faites par le très honorable premier ministre lors de sa tournée dans l'Ouest, au mois de juillet 1911, si je ne me trompe. Je me

souviens de l'avoir entendu à l'assemblée de Régina, à laquelle assistait une foule considérable. Il a dit dans cette circonstance que, si son parti était ramené au pouvoir et contraint à prendre la responsabilité de l'administration des affaires de ce pays, son premier soin serait de se charger des élévateurs de tête de ligne. Il y a aussi dans l'ouest du Canada des gens qui, comme l'honorable député de Souris, l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), l'honorable député de Lisgar (M. Sharpe) et d'autres, sont assurément peu satisfaits de la manière dont le cabinet remplit cet engagement. Tout ce que l'on a pu en effet constater jusqu'ici, c'est que le Gouvernement se prépare à établir un élévateur à la tête des lacs. J'avais pensé que c'était à Fort-William, mais je vois dans le compte rendu des Débats qu'il est question de Port-Arthur; et l'on va demander un crédit pour la construction à l'entreprise d'un élévateur sur un morceau de terre de trente-sept acres que l'on s'est procuré. J'ai vu aussi, par le compte rendu que donne la "Province" de Régina d'un discours du ministre des Travaux publics (M. Rogers), prononcé à un banquet en juin dernier, qu'il a annoncé l'achèvement de cet élévateur de tête de ligne pour le temps des récoltes de 1912. Ce que je dis là, ce n'est pas dans la presse libérale que je l'ai lu, mais dans la "Province", qui est un journal conservateur et qui se montre très actif à faire valoir la présente administration. Je ne désire point ouvrir toute cette question des élévateurs de tête de ligne, mais il doit y avoir ici des représentants de l'Ouest qui ne manquent pas d'être peu satisfaits de l'exécution par le cabinet des engagements qu'il avait pris à cet égard. Dans le manifeste lancé par le premier ministre, à la veille des dernières élections, voici ce que je trouve:

La direction et l'exploitation par l'Etat des élévateurs de tête de ligne.

Mais l'idée du ministère est apparemment de diriger et de mettre en service un élévateur à Fort-William ou à Port-Arthur. Je désirerais rappeler ce qu'a répondu le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie (M. Perley) à une question de l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney):

Le Gouvernement pense-t-il à établir un système d'élévateurs de tête de ligne sous la direction de l'Etat?

M. PERLEY: Nous faisons présentement construire un grand élévateur à Port-Arthur en vue de contrôler les prix, dans une certaine mesure tout au moins, et le reste. Pour ce qui est de construire d'autres élévateurs à Fort-William, il n'en a pas été question jusqu'à présent.

Lorsque le parti conservateur est arrivé au pouvoir en 1911, on songeait apparemment à faire la chose; mais au dire du ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, il n'en a pas été parlé depuis. Tout ce que l'on a l'intention de faire pour l'accomplissement de la promesse donnée en 1911, c'est donc, je suppose, de bâtir et de mettre en service un élévateur à Fort-William.

Il y a une autre question que je désirerais soulever, et, sur ce point, le ministre du Commerce et de l'Industrie me reprendra s'il trouve que j'ai tort. Selon un renseignement qui m'est donné, quelqu'un du nom de J. P. Jones aurait été désigné pour la commission des grains. Est-ce vrai?

M. PERLEY: Il y a au Feuilleton une question à ce sujet; il vaudrait mieux attendre la réponse.

M. MARTIN: Je pourrais n'être pas ici quand viendra cette réponse. Ce que j'ai dit est conforme au renseignement qui m'a été communiqué, et le ministre me reprendra si je me trompe. M. Jones a été nommé à la place de M. Gibbs, qui se retire. Or, dans l'intérêt de mes commettants, je tiens à faire enregistrer ma vive protestation contre cette nomination. En 1910...

M. le PRESIDENT: Le ministre ayant fait une objection, l'honorable député doit savoir qu'il ne lui est pas permis de discuter ce sujet-là.

M. MARTIN: Je ne sache point, monsieur le président, que le ministre s'oppose à ce que j'aborde cette question, mais simplement qu'il refuse de répondre dans le moment. Je pense avoir raison d'expliquer pourquoi M. Jones ne devrait pas occuper ce poste. L'occasion de le faire pourra ne plus se représenter pour moi. Est-ce que monsieur le président me permettra de continuer? Je n'en aurai que pour une minute ou deux.

En 1910, quatre compagnies d'élévateurs ont été mises en accusation à Winnipeg, devant feu le magistrat de police Daly, pour mélange de grains. C'étaient la Consolidated Elevator Company, la Port-Arthur Elevator Company, la Canadian Pacific Railway Elevator Company et l'Empire Elevator Company. La compagnie d'élévateurs de Port-Arthur a été condamnée à $2,500 d'amende. La compagnie d'élévateurs "Empire" a été condamnée à $3,000 sur six accusations distinctes pour mélange illicite du grain, accusations toutes prouvées devant le magistrat Daly. Et quel était à cette époque le directeur-gérant de cette compagnie d'élévateurs Empire? Nul autre que ce M. Jones qu'on vient de nommer à un poste plein de responsabilité à la commission des grains, commission qui devrait être à l'abri de tout soupçon. Comment peut-on s'attendre que les citoyens de l'Ouest canadien aient confiance en un conseil composé de pareils commis-

saires? Voici un individu dont la compagnie a été condamnée à l'amende lorsqu'il en était le directeur, en 1910.

M. PERLEY: A mon avis, ce n'est pas le moment de débattre pareille question. Le renseignement demandé sera déposé sur le bureau en temps utile, en réponse à la question inscrite au Feuilleton de la Chambre. Mais il n'est guère loyal de laisser ainsi peser pareille imputation sur l'honneur de M. Jones. . .

M. MARTIN: Je n'ai pas attaqué son honneur. . .

M. PERLEY: Alors je voudrais bien savoir ce que l'honorable député a voulu dire?

M. MARTIN: . . . mais ses procédés commerciaux.

M. PERLEY: Il est vrai que M. Jones était le directeur ou le surintendant de cette compagnie à cette époque. Mais jamais on n'a dirigé de poursuites contre lui; jamais son nom n'a figuré dans le litige en question; il n'a pas été condamné à l'amende et on ne lui a rien reproché à cet égard.

M. NESBITT: Mais il était le directeur.

M. PERLEY: L'honorable député se pique d'ordinaire de loyalisme. Il ne saurait guère discuter la question sans avoir sous les yeux tous les renseignements qui s'y rattachent.

M. NESBITT: Non.

M. KNOWLES: Quant à l'affaire de ce M. Jones. . .

M. le PRESIDENT: Nous étudions la résolution en ce moment, non pas le bill. On pourrait aborder l'étude de cette question, quand viendra en discussion le budget du ministère du Commerce et de l'Industrie; seulement, lorsque la résolution est à l'étude, on ne saurait discuter la question des mérites ou des démérites de M. Jones, et je le décide ainsi.

M. PERLEY: Nous fournirons aux députés de la gauche une occasion favorable pour débattre cette question à un autre moment.

Sir WILFRID LAURIER: Quand?

M. PERLEY: Il serait difficile de préciser le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi pas maintenant?

M. KNOWLES: Je ne veux pas débattre la question; mais comme le Gouvernement a annoncé la nomination de M. Jones, nous sommes autorisés à supposer que sa nomination est un fait accompli. J'allais donner lecture d'un document officiel concernant la compagnie d'élévateurs "Empire", et l'inscrire au compte rendu, pour l'édification du ministre, avant qu'il prenne une décision au sujet de M. Jones.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas l'heure de discuter cette question. On pourrait en aborder l'étude, lorsqu'on proposera la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides, ou lorsque le budget du ministère viendra en discussion; mais, si je ne me trompe, le règlement ne permet pas la discussion de cette question en ce moment.

M. OLIVER : S'il est permis de discuter votre décision, je désire observer qu'il s'agit ici d'une résolution qui attribue aux commissaires des grains le pouvoir de faire certaines nominations importantes et autres pouvoirs importants. C'est la commission des grains qui doit décider du lieu et de l'époque ou sera autorisé une inspection spéciale du grain, et qui se prononce en outre sur le chiffre des frais que doivent acquitter les pétitionnaires qui s'adressent à la commission. Toute la discussion sur la valeur et le bien-fondé de cette résolution roule autour de la question de savoir si les titulaires de cette commission des grains, sont bien ceux auxquels on doit attribuer pareille responsabilité.

M. le PRESIDENT: Est-ce que cette discussion ne rentrerait pas plutôt dans l'étude du bill? Sauf erreur, à mon avis, quand on délibère cette résolution, il n'y a pas lieu de se livrer à pareille discussion; au lieu que lorsque le bill basé sur la résolution est présenté, le champ du débat s'élargit.

M. BORDEN: L'honorable député en conviendra, il serait convenable et probablement de bon et franc jeu, de n'aborder la discussion de cette affaire que lorsque la Chambre aura été saisie de tous les documents. Ce dossier sera déposé sur le bureau sans retard et les députés pourront discuter l'affaire à leur gré. Faire dévier la discussion de cette résolution vers une question de nomination qui peut s'effectuer subséquemment, il me semble que c'est s'écarter de la question. La nomination de M. Jones ne tient en rien à la résolution à l étude. S'il en était ainsi, il y aurait peut-être lieu de discuter l'affaire maintenant; mais même en pareille circonstance, à mon sens, il serait préférable de discuter la question lorsque la Chambre sera saisie de tous les documents.

M. McCRANEY : Lorsque la Chambre fut saisie de la résolution à l'étude, il y a quelques jours, je demandai au ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie quelle était la pensée du Gouvernement au sujet des élévateurs. Sa réponse fut fort brève, et sans doute aussi complète que le permettaient ses renseignements sur la question. A Régina, à la veille des élec-

tions de la Saskatchewan, le ministre des Travaux publics fit une très importante déclaration au sujet de l'établissement d'un élévateur de terminal d'Etat à Fort-William, on n'a encore rien déclaré ici à cet égard et bien que je ne trouve pas critiquable l'habitude de faire d'importantes déclarations en dehors de la Chambre, il me semble qu'à la rentrée des Chambres, il faudrait faire une déclaration bien catégorique à cet égard et, à mon avis, la réponse apportée par le ministre du Commerce et de l'Industrie était incomplète. Le premier ministre suggère d'ajourner la discussion de certaines questions se rattachant à ce débat, jusqu'à l'étape de la deuxième épreuve du bill, et je demande au ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, s'il sera alors en mesure d'éclairer cette Chambre sur les intentions du Gouvernement au sujet de l'exécution des engagement pris avant les élections et quant aux démarches tentées en ce sens.

M. PERLEY : Je ne saurais, pour le moment, donner de réponse précise à l'honorable député; mais dès que la question aura été réglée définitivement, la décision sera annoncée.

M. McCRANEY: Peut-être le ministre sera-t-il plus documenté, à l'étape de la deuxième épreuve.

M. ROBB: Il me semble que le mot "hôpital" n'est guère heureux et fait piteuse figure dans la loi des grains. Le principal objectif visé par l'inspection est d'assurer une transaction juste et pour l'acheteur et pour le vendeur et d'obtenir le meilleur prix possible pour le grain canadien exporté du pays. Le mot "hôpital" n'est pas le mot qui se prête le mieux au traitement du grain aux élévateurs terminaux. Je voudrais savoir du ministre si le Gouvernement a modifié son système relativement aux épreuves à l'humidité pour le maïs. On se plaint que ces règlements relatifs aux épreuves à l'humidité établis par le Gouvernement ont fortement nui au trafic des grains dans nos ports canadiens.

M. PERLEY: Il ya quelque temps, il est venu ici des négociants et des expéditeurs de maïs, de Montréal, et ils ont soumis la question au département. Je me suis livré à une enquête à cet égard, et j'ai reçu à ce sujet des lettres de plusieurs commerçants de maïs. Nous en avons conclu que la partie de la loi rendant nécessaire ces épreuves d'humidité pour le maïs expédié des Etats-Unis à travers le Canada pour l'exportation, est probablement une erreur. Je ne suis pas parfaitement documenté pour le moment; seulement, je dois dire que, dans le bill qui suivra la résolution, il figure une disposition abrogeant l'article 109 de la loi des grains, qu'a rendu nécessaire jusqu'ici l'application des épreuves d'humidité au maïs des Etats-Unis passant par nos ports pour exportation.

M. KNOWLES: L'opinion que je me forme de cette résolution tient, dans une large mesure, à l'opinion que je me forme du bureau de la commission. Cette résolution dit que la commission peut rendre telle ou telle décision, et à titre de représentant de 135,000 citoyens de l'Ouest, j'estime que j'ai le devoir de m'éclairer sur les commissaires à qui nous donnons l'autorisation de rendre ces décisions. Je suis dans les plus profondes ténèbres, quand le Gouvernement refuse de nous éclairer sur la composition de ce bureau et de nous dire si le personnel est complet. Je ne soulève pas cette question, pour le plaisir de discuter votre décision, monsieur le président, peu importe que je l'estime légitime ou non. Cette décision est le fruit d'une longue expérience acquise au cours de votre carrière parlementaire et je la crois marquée au coin de la sincérité. Mais je suis en proie à de graves embarras ici; car, bien que cette résolution, dans une large mesure, rallie mon approbation et mon appui, je ne saurais que la repousser, tant que les nominations sont sous la haute main de commissaires sur lesquels pèsent de si graves soupçons. En outre, on nous demande de voter sans même nous avoir éclairés sur la composition de cette commission, et quand on demande si le nommé Jones est bien l'un des titulaires de ce bureau et que le ministre refuse de répondre, c'est encore là une autre application du bâillon. Le ministre ne saurait nier qu'il est parfaitement légitime de demander si M. Jones fait oui ou non, partie du bureau. Mais il refuse de répondre et comme il est tout puissant pour le moment, force nous est bien de plier l'échine. Je vais citer les paroles prononcées par le premier ministre à Portage-la-Prairie en 1911. Je vais lire cet extrait fort posément, afin qu'il m'entende bien. Je cite:

J'en suis venu à...

Non pas, j'en viens, mais j'en suis venu.

...à la conclusion...

Il ne s'agit ni de suggestion ni de conjecture, mais de conclusion.

Je suis arrivé à la conclusion que le résultat peut seulement être atteint...

Remarquez bien, il dit peut seulement être atteint; **il n'y a pas d'autres moyens de l'atteindre.**

...que le résultat peut seulement être atteint par le contrôle de l'Etat exploitant les élévateurs terminus.

Par "Etat" je présume qu'il veut parler non des autorités provinciales, non des autorités impériales, non du très honorable ministre Winston Churchill; il veut parler sans aucun doute du corps législatif

créé par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, c'est-à-dire, ce Parlement.

. . . par le contrôle de l'Etat exploitant les élévateurs terminus.

Remarquez ce pluriel. Si c'était un subterfuge, je n'en accuse pas le premier ministre, mais c'est "élevateurs" et non "élevateur". Il ne trouvera pas une solution à cette difficulté en achetant 37.2 acres de terre près de Fort-William; il la trouvera en acquérant des élevateurs, non en achetant de la terre.

Nous avons l'intention d'appliquer ce programme sans délai, si nous arrivons au pouvoir.

Permettez-moi d'insister sur ces deux mots, "sans délai". Vous savez qu'il y a eu beaucoup de discussion sur la signification exacte de la construction rapide d'une marine, le mot "rapide" ayant été interprété différemment. Nous avons ici les mots "sans délai". Le premier ministre a prononcé plusieurs fois ce discours dans le Nord-Ouest et en voyageant à travers nos belles provinces, il a eu tout le temps de penser à ce qu'il voulait exactement dire et il a employé les mots "sans délai", bien des fois et après avoir eu le temps de réfléchir aux paroles qu'il devait employer.

Je lirai maintenant l'extrait en entier pour qu'on le comprenne mieux:

Je suis arrivé à la conclusion que le résultat peut seulement être atteint par le contrôle de l'Etat exploitant les élévateurs terminus. Nous avons l'intention d'appliquer ce programme sans délai si nous arrivons au pouvoir.

Vingt mois se sont écoulés et le "sans délai" est toujours devant le premier ministre. A Battleford il a résumé toute la situation en ces termes:

Si c'est la volonté du peuple de m'imposer la grande responsabilité d'être appelé à former un gouvernement au Canada, après que le gouvernement aura été formé, le programme que je viens de tracer sera exécuté comme je l'ai dit ou alors un membre du Gouvernement sortira de la vie publique.

Le très honorable premier ministre a dit en ce moment au peuple qu'il était né sujet britannique, qu'il avait vécu sujet britannique et qu'il mourrait sujet britannique et beaucoup d'autres choses qui ne les intéressaient pas; nous pourrons voir tous ces renseignements en feuilletant une encyclopédie dans quarante ans. Mais la population s'est vivement intéressée à la promesse de construire des élévateurs sans délai et elle avait naturellement le droit d'accepter sa parole quand il disait: Quand nous arriverons au pouvoir, le programme que j'ai tracé sera exécuté ou un membre du cabinet sortira pour toujours de la vie publique au Canada. Rendons-nous compte que le premier ministre occupe une position responsable et que les promesses faites par lui ne peuvent pas être traitées légèrement. Chaque année la population peut faire passer par les élévateurs pour cent cinquante ou deux cents millions de dollars de grains. Le premier ministre a déclaré que ce n'était pas seulement sa ferme intention d'exécuter sa promesse mais que si elle n'était pas tenue il sortirait de la vie publique et depuis plus de vingt mois, depuis vingt-deux mois, dans deux mois cela fera deux ans, le premier ministre n'a fait absolument rien, pour que l'Etat ait le contrôle et exploite les élévateurs terminus. Si nous devons renouveler et étendre les pouvoirs de cette commission en vertu de la loi des grains, lorsque nous avons cette mesure sous les yeux, n'est-il pas juste de demander au premier ministre ce qu'il a l'intention de faire maintenant au sujet de ces promesses qu'il n'a pas exécutées "sans délai." Je voudrais que dans l'intérêt de mes électeurs il nous donne quelques éclaircissements sur ce point.

M. BORDEN. Je ne doute pas que les vingt mois auxquels mon honorable ami a fait allusion, ou les vingt-deux mois—car son arithmétique n'est pas meilleure que sa logique—lui ont paru très longs. Aussi je ne me plains pas qu'il ait porté à l'attention de la Chambre les observations qu'il paraît avoir enfermées comme un trésor dans un volume relié. J'espère qu'il chargera sa mémoire de ce qu'il contient, car les extraits qu'il en a fait ont formé la meilleure partie de son discours. Je ferai remarquer que durant la première session où le Gouvernement a réuni le Parlement, nous avons fait construire à Port-Arthur un élévateur appartenant à l'Etat et pouvant contenir trois millions et quart de boisseaux de grain, que le contrat pour l'entreprise a été signé depuis un certain nombre de mois. Cet édifice est en construction actuellement et je crois que la récolte de cette saison pourra être reçue dans cet élévateur. Dans ces circonstances, je ne pourrais pas m'attendre à ce que mon honorable ami admette que nous avons déjà fait un bon commencement, mais s'il veut consulter ce qui s'est fait dans le passé et dont je me bornerai à faire allusion seulement, il sera convaincu que c'est non seulement un bon, mais encore un excellent commencement. Mon honorable ami constatera, avant la fin de la session, que nous sommes disposés à faire quelques progrès sur le programme de l'an dernier.

Les élévateurs possédés par l'Etat ont été en grande demande dans l'Ouest, parce que la population pensait qu'elle n'obtenait pas justice pour l'inspection et le certificat de ses grains. On a prétendu qu'on pouvait remédier plus facilement et mieux à certains abus dont on a parlé très souvent ici, en établissant des élévateurs apparte-

nant à l'Etat. J'ai été impressionné par cette idée ainsi que beaucoup de membres de la Chambre. Peut-être que l'application du système de l'inspection des grains pourra jusqu'à un certain point modifier les idées de quelques-uns sur la nécessité absolue d'avoir des élévateurs nationaux, mais quoi qu'il en soit, à la première session du Parlement, nous nous sommes mis à l'œuvre et nous avons commencé sérieusement l'application du programme qui s'exécute aujourd'hui. Quand mon honorable ami parle de délai, je veux lui demander de comparer le progrès que nous avons fait au sujet de la promesse dont j'ai parlé, avec celui qui a été fait dans une période d'environ quinze ans, quand son parti était au pouvoir.

M. KNOWLES : C'est facile.

M. OLIVER: Mon honorable ami désire comparer le progrès fait en quinze ans par l'ex-gouvernement, avec celui que son Gouvernement a fait en moins de deux ans. La différence est qu'il n'a pas été fait de promesse avant les quinze ans et qu'il y en a eu une avant les deux ans. Mon très honorable ami semble considérer que le commencement de l'accomplissement de 10 p. 100 d'une promesse est l'accomplissement de toute la promesse. Je lui demanderai combien de temps il espère que son gouvernement restera au pouvoir.

M. BORDEN: Environ vingt-cinq ans.

M. OLIVER: Mon très honorable ami a parfaitement donné le temps. Il lui faudra vingt-cinq ans au taux actuel pour remplir cette promesse. Je ne pense pas que cela donnera satisfaction à la population qui s'intéresse à l'exploitation des élévateurs nationaux. Je suis peiné de voir mon très honorable ami et ses partisans traiter cette question aussi légèrement. Quand il s'agit de la manutention de cette grande source de richesse pour le pays et de sa manutention économique, pour que le produit atteigne les marchés du monde dans les meilleures conditions possibles, c'est une question vraiment importante, mais assurément la promesse du chef du Gouvernement du Canada est plus importante encore et on ne peut pas la traiter légèrement. Non seulement cette promesse n'a pas été tenue, mais depuis dix-huit mois que le Gouvernement est au pouvoir, il n'y a eu aucune indication de son intention de la remplir. Vous avez décidé, monsieur l'Orateur, que cette question du personnel de cette commission du grain ne devait pas être discutée à cette période du débat, mais je dirai qu'à mon humble avis, la présentation de la résolution qui fixe les honoraires et qui donne aux commissaires une autorité qu'ils n'avaient pas jusqu'à maintenant est le meilleur moment pour discuter le mérite de ces commissaires. Mais je n'insisterai pas sur ce point, car je me rend compte des difficultés que rencontre le ministre suppléant du Commerce et de l'Industrie. Nous ne voulons pas insister à un moment où cela ne lui conviendrait pas, mais je crois que le Gouvernement devrait reconnaître que la question du personnel de la commission est très importante.

M. BORDEN: Très bien! Très bien!

M. OLIVER: C'est une importante question en ce qu'elle touche à cette résolution et au bill qui est basé sur elle et il serait bien que le Gouvernement nous fasse savoir à quel moment il sera convenable d'exposer nos vues à propos du personnel de la commission.

M. PERLEY: Nous serons très heureux de faire ce que désire mon honorable ami. Nous lui accorderons dans ce but un jour de la semaine prochaine.

M. OLIVER: Cette occasion se présentera-t-elle en discutant le bill ou à quelque autre moment?

M. PERLEY: Je ne crois pas que cela fasse une grande différence, mais nous pourrons arranger cela plus tard. Je n'ai pas ici les documents qui s'y rapportent, mais un jour de la semaine prochaine on pourra discuter la question, soit lors de la 2e lecture soit un autre jour. Je ne proposerai pas la 2e lecture sans que nous soyons en état de discuter la question dont a parlé mon honorable ami. Le Gouvernement s'est efforcé et continuera de le faire, pour que des gens compétents fassent partie de cette commission. Nous nous rendons parfaitement compte de l'importance de ce sujet pour la population du Nord-Ouest et en réalité pour tous ceux qui s'occupent de grain au Canada. Mon honorable ami doit reconnaître que le Gouvernement actuel fait beaucoup plus que son gouvernement n'a jamais fait à ce propos. L'an dernier nous avons fait adopter la loi des grains. J'admets parfaitement qu'elle avait été présentée d'abord par nos honorables adversaires, mais l'an dernier nous l'avons fait adopter avec quelques changements pour faire tout ce qu'il était possible en vue de régulariser le trafic dans l'intérêt des producteurs de grain. Nous avons aussi dépensé un million et quart de dollars pour construire un élévateur à Port-Arthur. C'est très bien pour mon honorable ami de Moosejaw (M. Knowles) de dire que nous avons construit seulement un élévateur.

M. KNOWLES: Vous n'en avez commencé qu'un seul.

M. PERLEY : Nous en construisons un grand, mais si nous en eussions construit deux ou trois petits mon honorable ami

eût-t-il été satisfait? Quoique nous fassions, il ne sera jamais content.

M. KNOWLES: Vous avez devinez à peu près juste.

M. PERLEY: Il n'y a rien comme un aveu dépouillé d'artifice.

M. KNOWLES: Je ne crois pas que vous puissiez faire quelque chose de bien.

M. PERLEY: Il n'y a que l'esprit de parti pour faire parler l'honorable député ainsi, dans son for intérieur, il sait parfaitement que nous nous efforçons de bien faire. En plus de ce que je viens d'expliquer, nous nous occupons activement de l'importante question des entrepôts, à l'intérieur du pays, et nous avons l'intention de nous mettre à l'œuvre dès cette session. Je suppose que cela ne sera pas du goût de mon honorable ami, mais la question est à l'étude et, avant la fin de la présente session, nous aurons des déclarations importantes à faire à la Chambre.

M. KNOWLES: L'honorable ministre a fait une remarque que je ne puis laisser passer sans commentaires. Il prétend que l'on devra toujours reprocher à l'ancien Gouvernement de n'avoir rien fait, pendant ses quinze années de pouvoir, pour aider aux cultivateurs à écouler leurs produits. Il suppose que je ne parlais sérieusement quand je disais que le Gouvernement actuel ne pouvait rien faire de bien; c'est évidemment une manière de parler et je ne doute pas des bonnes intentions de mon honorable ami, mais il n'administre aucun département et il y en a certainement qui sont mal administrés. Mais, lui non plus, ne devait pas être convaincu de ce qu'il disait, lorsqu'il adressait ce reproche à l'ancien Gouvernement.

Lorsque le parti libéral est arrivé aux affaires, la loi des grains du Manitoba n'existait pas. Les colons désertaient les territoires du Nord-Ouest et une des principales raisons de cet exode était les difficultés qu'éprouvaient les colons à écouler leurs produits. Mon honorable ami sait parfaitement qu'à l'avènement des libéraux au pouvoir, il n'y avait aucune loi pour la protection des colons. Je me rappelle cette réflexion d'un ancien colon, ami politique du ministre des Travaux publics, qui me racontait ce qui lui était arrivé, un jour qu'il était allé porter du grain à l'élévateur: "J'ai remercié le Ciel de n'y avoir pas laissé mes chevaux et ma voiture." La seule loi que nous ayons aujourd'hui dans nos recueils pour protéger le colon dans la vente de ses produits, est une loi votée par les libéraux.

Lorsque les conservateurs prirent la direction des affaires, ils reprirent le projet de loi que l'ancien Gouvernement avait voulu faire adopter, mais auquel il dût renoncer devant l'obstruction des conservateurs, en 1911.

M. PERLEY: Mon honorable ami admettra que nous l'avons amélioré.

M. KNOWLES: Vous avez pu ajouter une virgule ou un point virgule, ici et là, mais je ne vois pas en quoi vous l'avez amélioré. Les députés conservateurs ont fait de leur mieux pour rendre cette loi inutile. On a voulu enlever aux cultivateurs un droit qu'ils revendiquent depuis des années et qu'ils apprécient plus que tous les règlements de la loi des grains du Manitoba. On a voulu leur enlever le droit d'exiger une équitable répartition des wagons. Le parti conservateur a abusé de sa majorité dans cette Chambre pour priver les cultivateurs de ce droit et ce n'est que grâce au Sénat libéral tant décrié, que les cultivateurs de l'Ouest peuvent exiger une équitable répartition des wagons.

L'honorable premier ministre ne me paraît pas aussi zélé qu'en 1911 sur cette question des élévateurs de tête de ligne, dirigés et exploités par l'Etat. Il prétend avoir fait certaines découvertes qui ont modifié sa manière de voir sur cette question. Au cours de sa tournée à travers les provinces de l'Ouest, il déclarait gravement aux cultivateurs que s'il était porté au pouvoir, il leur donnerait immédiatement des élévateurs de tête de ligne, administrés et exploités par l'Etat. Quelles que soient les excuses qu'il donne, il n'a pas rempli cette promesse. A l'heure présente, il est de moins en moins partisan de cette poitique, parce que, dit-il, certaines choses sont venues à sa connaissance, qui ont modifié ses opinions sur cette question. Lorsqu'il est arrivé au pouvoir après avoir fait de semblables déclarations, nous supposions qu'il irait résolument de l'avant, mais il a plutôt reculé. Il est à peu près dans la position de ce voyageur dont nous parle Goldsmith et qui, fatigué d'une longue marche et désirant prendre quelque repos, s'installa à l'arrière d'une voiture qui allait dans la direction opposée. L'honorable premier ministre ne parle plus avec la même assurance qu'en 1911 et il laisse même entendre que son attitude n'est plus la même. Il devrait nous dire clairement ce qu'il pense de cette question en 1913. Je ne puis qu'exprimer à la Chambre le désappointement éprouvé par mes commettants, quand ils ont vu que l'honorable premier ministre ne mettait pas à exécution les promesses qu'il leur avait faites en 1911.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. PERLEY demande a déposer un bill n° (192) modifiant la loi des grains du Canada.

(La motion est adoptée et le bill voté en 1re lecture.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL DES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe en comité général, à la suite de la discussion, ajournée le 8 avril, sur le projet de loi déposé par M. Borden, tendant à accorder de l'aide aux forces navales actives de l'empire.

Présidence de M. Bennett (Simcoe-est).

Sur l'article 2:

Sur et à même les fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

M. WHITE (ministre des Finances): Monsieur le président, je ne prends pas la parole pour ajouter de nouveaux arguments à ceux que j'ai déjà apportés, lorsque cet article est venu en discussion devant la Chambre. Je désire simplement confirmer certaines affirmations que j'ai faites alors, au sujet d'un discours prononcé par le très honorable Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, affirmations qui ont été révoquées en doute par l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), que je regrette de ne pas voir à son siège.

M. LEMIEUX: Il est ici; il est seulement absent de la Chambre, dans le moment.

M. WHITE: En discutant cet article du bill en comité général, le 8 avril dernier, j'ai dit:

L'honorable ministre des Finances n'avait pas parlé pendant cinq minutes qu'il produisait une profonde impression sur ses collègues de la droite, et par quel moyen? En lisant un document. Il citait certaines paroles qu'il attribuait à M. Churchill, lorsque M. Churchill ne les avaient jamais prononcées, paroles que tous ceux qui connaissent la prudence des hommes d'Etat en anglais ou connaissent un peu cette question, savent qu'elles n'ont pas dû être prononcées. J'avais lu le câblogramme qui a trompé mon honorable ami le ministre des Finances, et à sa face même, comme j'ai une certaine expérience parlementaire, je me suis dit immédiatement que ce câblogramme était faussé, et que M. Churchill n'avait jamais dit ce qu'on lui attribuait.

Ce même jour, avant la suspension de la séance, l'honorable député de Red-Deer prit la parole et ses remarques sont rapportées ainsi dans les Débats:

Le ministre dit que M. Churchill a déclaré que ces vaisseaux sont absolument nécessaires. Je ne crois pas que M. Churchill ait dit pareille chose. Il a commis une grave bévue, s'il a dit cela, car s'il a réellement fait pareille affirmation, le ministre aurait fait valoir un argument qui militerait puissamment en faveur de son changement d'avis et qui l'autoriserait à demander à cette Chambre de modifier aussi sa manière de voir. Le ministre a-t-il le texte complet du discours de M. Churchill?

M. PERLEY.

M. WHITE: J'ai emprunté cette citation de la presse.

M. CLARK: Est-ce emprunté du texte complet du discours?

M. WHITE: C'est un extrait du "Star", de Montréal.

Quelques VOIX: C'est tout autre chose.

M. WHITE: Cette citation était entre guillemets et figurait dans une dépêche ou correspondance spéciale.

M. CLARK: Nous avons tous vu cela et ceux d'entre nous qui ont un peu plus d'expérience que le ministre n'en ont rien cru. Si M. Churchill avait dit que la Grande-Bretagne a un absolu besoin des vaisseaux de guerre canadiens, il se serait mis en contradiction avec ce que tous les hommes d'esprit parmi les politiciens britanniques nous ont dit depuis trois ans. Evidemment, c'était du dernier absurde. Je vais dire au ministre ce que M. Churchill a déclaré. Voici celle de ses déclarations qui s'en rapproche davantage.

M. WHITE: Quelle est la date?

M. CLARK: C'est le texte complet de son discours, dont le compte rendu figure dans le "Daily News and Leader" de Londres, du 27 mars.

Il est indiscutable que je faisais allusion au discours de l'honorable M. Churchill, prononcé le dernier jour de mars. L'honorable député de Red-Deer, que je suis heureux de voir prendre son siège en ce moment, avait dans l'idée que je voulais parler du discours que le premier lord de l'amirauté a prononcé le 27 ou peut-être le 26 mars et dont un résumé a été publié dans le "London Daily News and Leader" du 27 mars. Mon honorable ami donna lecture du compte rendu publié dans le numéro de cette date. Puisque l'honorable député est maintenant à son siège, j'appelle son attention sur ces remarques du 8 avril. Elles sont rapportées ainsi dans les Débats—je le repète:

Le ministre dit que M. Churchill a déclaré que ces vaisseaux sont absolument nécessaires. Je ne crois pas que M. Churchill ait dit pareille chose. Il a commis une grave bévue, s'il a dit cela; car s'il a réellement fait une pareille affirmation, le ministre aurait fait valoir un argument qui militerait puissamment en faveur de son changement d'avis et qu'il l'autoriserait à demander à cette Chambre de modifier aussi sa manière de voir.

L'honorable député s'est permis ensuite, au sujet de mon inexpérience, certaines plaisanteries auxquelles je n'ai rien à redire. Dans la soirée, après la reprise de la séance, l'honorable député a repris la suite de son discours et dit:

Le 31 mars dernier, l'honorable Winston Churchill parlant du projet canadien de donner trois dreadnoughts pour augmenter immédiatement les forces navales effectives de l'empire, disait:

Ces trois navires sont absolument nécessaires pour la défense de l'empire britannique dans le monde entier, en dehors de l'Angleterre. Ils joueront un rôle important dans la défense impériale et si nous ne devons pas les avoir, il faudra prendre des mesures pour

combler la lacune et les charges que cela entraînera devront peser sur d'autres épaules.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable ministre prétendra-t-il maintenant que le télégramme qu'il a cité l'autre jour rapportait exactement les paroles dont M. Churchill s'est servi?

M. WHITE: Avant l'arrivée de mon honorable ami, j'ai cité exactement les paroles dont je me suis servi pour expliquer que la dépêche dont je donnais lecture à la Chambre était empruntée au "Star" de Montréal, de la veille ou de l'avant-veille. Je tiens à présenter les choses sous leur vrai jour.

M. CLARK: L'honorable ministre maintient-il que ce câblogramme rapporte exactement les paroles dont M. Winston Churchil s'est servi?

M. WHITE: J'ai ici les termes mêmes dont M. Winston Churchill s'est servi et je permettrai à mon honorable ami de juger la portée de ces paroles. L'honorable représentant de Red-Deer a ajouté:

Mon honorable ami a dit que M. Churchill a déclaré que la Grande-Bretagne a un absolu besoin des vaisseaux de guerre canadiens, voilà ce que je ne puis croire et j'irai jusqu'à dire que s'il eût parlé ainsi, il aurait commis une erreur et mon honorable ami aurait pu invoquer un très fort argument pour modifier ses vues et pour demander à la Chambre de suivre son exemple.

Voici le rapport que j'ai lu textuellement, dans la soirée et que je puis indiquer, tel que rapporté au hansard.

M. CLARK: Au hansard?

M. WHITE: Au hansard officiel de la chambre des communes anglaises que j'ai devant moi et dont j'ai extrait ce qui suit dans la soirée:

Ces deux prétentions me paraissent également fautives et également dommageables à nos intérêts, et je dois répéter que les navires canadiens sont absolument nécessaires à la défense de l'empire britannique sur toutes les mers à partir de la fin de l'année 1915 ou du commencement de 1916.

Je cite les Débats pour faire connaître ce qui a suivi la lecture que je venais de faire:

M. MORPHY: A qui ce câblogramme est-il adressé?

M. WHITE: Au très honorable R. L. Borden.

M. CLARK: Ce ne sont pas là les paroles que mon honorable ami nous a citées cet après midi. Je ne sais pas qui a envoyé ce câblogramme pas plus que je ne connais l'auteur du câblogramme précédent, mais je dois dire que je serais fort surpris d'apprendre que M. Churchill a jamais prononcé les paroles qu'on lui prête, parce que ce serait s'accuser lui-même et contredire tout ce que les autres ministres anglais ont dit. Si M. Winston Churchill contredit tout ce que ses collègues dans le cabinet et lui-même ont dit depuis trois ans, alors j'opposerai les discours de tous les membres du cabinet à ce câblogramme, même en supposant que ces paroles aient été prononcées. Mais il faudra que l'on confirme davantage ces paroles avant que je puisse croire que M. Churchill ait jamais dit que ces navires étaient absolument nécessaires. La citation qui a été faite cet après-midi a été prise, je crois, dans un câblogramme que l'on a tronqué à cet effet, et qui a été envoyé, si je ne me trompe pas, par Windermere.

J'ai par devers moi les Débats de la chambre des communes de la Grande-Bretagne, séance du 31 mars 1913, autrement dit le hansard anglais, et je tiens à m'en servir pour corroborer le rapport que j'ai lu à la Chambre et que j'ai extrait du "Star", de Montréal, et le texte même du câblogramme dont j'ai donné lecture en partie à la Chambre, le 8 avril dernier, et au sujet duquel mon honorable ami de Red-Deer a déclaré qu'il fallait une autre confirmation, parce que cette dépêche, dit-il, se trouvait en contradiction flagrante avec tout ce qu'avaient dit le très honorable Winston Churchill et le cabinet, depuis tant d'années écoulées. Je tiens à lire du hansard anglais la déclaration faite par le très honorable Winston Churchill, le 31 mars, et mon honorable ami se rappellera que j'ai déclaré que je lisais ce qu'avait dit le très honorable Winston Churchill, le 31 mars. A la page 87 du hansard anglais, je trouve les paroles suivantes de M. Churchill:

Toutefois, il est nécessaire d'établir parfaitement que ces trois navires dont on discute la construction, au Canada, seront absolument requis, dès 1916 et plus tard, pour la défense universelle de l'empire britannique, en outre des besoins de la Grande-Bretagne dans ses propres eaux; qu'ils prendront réellement part à la défense de l'empire et que, à leur défaut, la porte sera ouverte à d'autres sacrifices que d'autres devront s'imposer sans retard inutile.

Mon honorable ami dit que ce que j'ai cité, à l'origine, était une nouvelle tronquée. Je vais mentionner ce qu'il qualifie de nouvelle tronquée. Voici:

Ces trois navires sont absolument nécessaires pour la défense de l'empire britannique dans le monde entier, en dehors de l'Angleterre. Ils joueront un rôle important dans la défense impériale et si nous ne devons pas les avoir, il faudra prendre des mesures pour combler la lacune et les charges que cela entraînera devront peser sur d'autres épaules.

Je lirai, à nouveau, les paroles de Winston Churchill, telles que je les trouve rapportées au hansard anglais et on pourra les comparer avec celles que j'ai attribuées à M. Winston Churchill, le 18 avril:

Toutefois, il est nécessaire d'établir parfaitement que ces trois navires dont on discute la construction, au Canada, seront absolument requis, dès 1916 et plus tard, pour la défense universelle de l'empire britannique, en outre des besoins de la Grande-Bretagne dans ses propres eaux, qu'ils joueront un rôle important

dans la défense impériale et que si nous ne devons pas les avoir, il faudra prendre des mesures pour combler la lacune et les charges que cela entraînera devront peser sur d'autres épaules.

Et le très honorable M. Churchill ajoute:

Tenant compte de tous ces faits, je demande sérieusement à la Chambre: N'est-ce pas manquer de sagesse de la part de certains membres de cette Chambre de dire que les navires de guerre canadiens représentent un fardeau superflu et inutile. — (Quelques voix. Non) et n'est-il pas également erroné pour certains autres députés de réclamer ce fardeau? Ces deux opinions me semblent également fausses et également opposées à nos intérêts, et je dois répéter que les navires de guerre canadiens seront absolument nécessaires à la défense universelle de l'empire britannique dès la fin de l'année 1915 ou dès le commencement de l'année 1916 et plus tard même.

Ce sont les termes précis du câblogramme que j'ai cité. M. Churchill continue:

Toutefois, cela aura une portée plus grande que ne peut en avoir le don de trois navires. En cas de nécessité absolue, nous pourrions construire trois navires de guerre. Cependant l'attitude du Canada, une nouvelle nation qui prend les devants, démontre la vitalité de l'empire britannique et produira, de par le monde entier, une impression qui revêtira une portée plus grande que celle que n'aura pu comporter le don de plusieurs dreadnoughts.

Je déposerai ce hansard sur le bureau de la Chambre, afin de permettre à tout honorable député de constater de visu l'exactitude de ce que j'avance, si cela lui plaît. A la page 74 du hansard anglais—et ceci s'applique à l'argument qu'on a avancé et d'après lequel la Grande-Bretagne n'était pas en mesure de construire, en temps utile, ces trois navires de guerre supplémentaires—à la page 74 du hansard anglais, séance du lundi, 31 mars, je trouve que le très honorable Winston Churchill a dit ce qui suit:

J'espère donc qu'il sera compris que nous n'éprouvons aucune difficulté, soit à accélérer la construction de nos propres navires, si cela est nécessaire, soit à exécuter les commandes de la construction des navires de guerre canadiens dont il est question maintenant au Canada. Tout cela peut s'exécuter sans interruption, soit de notre programme arrêté de construction navale, soit des travaux de construction des navires étrangers maintenant en chantiers dans notre pays.

J'ai dit, en commençant, que je n'avais pas l'intention d'ajouter de nouveaux arguments à ceux que j'ai donnés la dernière fois que le comité a discuté cette question. J'ai pris la parole, uniquement dans le but de confirmer le déclarations que j'ai faites alors et qu'a mise en doute mon honorable ami de Red-Deer, et de consigner aux Débats que les faits corroborent ce que j'ai affirmé alors et ce que j'ai répété ce soir.

M. WHITE (Leeds).

M. W. M. GERMAN (Welland): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable ministre des Finances, mais réellement, que le très honorable M. Churchill ait ou non employé les paroles qu'on lui prête, cela, à mon estime, n'a aucun effet sur la situation, telle qu'elle existe maintenant au Canada. La question débattue par les deux partis qui composent ce Parlement—litige qui divise la population de ce pays—n'est pas de savoir si l'Angleterre a besoin de ces navires de guerre, ou même si l'on doit entreprendre la construction de ces vaisseaux. Nous, membres de la gauche, reconnaissons avec les membres de la droite que le Canada doit prendre la place qui lui revient, étant la principale colonie autonome de l'empire, dans la défense navale de la mère patrie. Nous sommes également prêts, à l'exemple des membres de la droite, à voter le montant d'argent nécessaire, lorsqu'il s'agit de participer à la défense navale de l'empire britannique. Nous disons que le Canada, en sa qualité de colonie autonome dans les limites de l'empire, s'élevant à l'état de nation, devrait établir lui-même une marine de guerre dans les limites de ses frontières, marine commandée et manœuvrée par ses fils, maintenue par son propre Parlement, pour venir au secours de l'Angleterre et évoluant dans les eaux de son littoral de l'Atlantique et de son littoral du Pacifique. On a peut-être suffisamment parlé de la construction de ces navires au Canada. Je crois qu'il est assez généralement admis par tout le Canada que nos ressources, notre intelligence et nos aptitudes nous mettent en état de construire ces navires en notre pays, à l'exception peut-être des dreadnoughts, du moins des vaisseaux qui sont aussi précieux à la marine de guerre britannique que peuvent l'être les dreadnoughts eux-mêmes. En effet, les honorables membres de la droite doivent se rappeler que la marine de guerre anglaise ne se compose pas exclusivement de dreadnoughts.

L'amirauté britannique construit continuellement une classe de croiseurs qu'on peut bâtir au Canada tout aussi bien qu'on peut le faire dans le Royaume-Uni, croiseurs qui constituent une aide aussi efficace que celle que peuvent offrir les dreadnoughts à la marine de guerre anglaise.

Mais, monsieur le président, il est un autre aspect de cette question qu'on n'a pas encore débattu longuement, depuis que ce projet de loi à été soumis à l'étude du comité, je veux parler de la manière que l'on dépensera cet argent. Le Gouvernement demande au Parlement de voter $35,000,000 que celui-ci remettra au Gouvernement qui emploiera ce montant à venir en aide aux forces navales de l'empire.

Rien dans ce projet de loi n'indique comment cet argent sera dé-

pensé. Les honorables membres de la droite, le très honorable premier ministre et d'autres ont dit que cet argent leur permettra de construire trois dreadnoughts. On laisse entendre que ces navires seront construits. Mais nous devrons remettre ce montant au Gouvernement qui en fera ce qu'il voudra, et, du moment que cet argent est placé entre les mains du Gouvernement, le Parlement n'a absolument rien à voir à la façon dont on dépensera ces deniers publics. S'il plaisait au ministre des Chemins de fer de s'adresser au Parlement, au cour de cette session et de dire: "On calcule que la construction du nouveau canal Welland va coûter environ $45,000,000 et qu'il faudra cinq ans environ pour terminer ces travaux; en conséquence, je demande au Parlement de me voter ce montant d'argent pour cette fin," se trouvet-il quelqu'un qui m'entend en ce moment qui osera dire que le Parlement devra voter ce crédit à l'honorable ministre qui l'emploiera à sa guise à la construction de ce canal? Jamais on n'aura l'idée que les honorables membres de la droite approuveraient proposition semblable.

Cette fois, le ministre dit que quand il aura dépensé $2.000,000 cette année, ce sera à peu près tout, c'est pourquoi il propose que l'on consacre cette somme à la construction du canal. L'an prochain, quand le Parlement se réunira de nouveau et que l'on aura épuisé le crédit—et la dépense est assujétie aux investigations du comité des comptes publics—si la dépense est faite comme il convient et de façon judicieuse, on trouvera le Parlement disposé à mettre une autre somme à la disposition du ministre pour poursuivre les travaux pendant une autre année. C'est ainsi que l'on a conçu le gouvernement parlementaire au Canada depuis la rupture du "family compact", en 1837. A cette époque-là, le Gouverneur en conseil s'appropriait et dépensait les deniers publics sans y être autorisé par le peuple, sans même consulter ce dernier, et c'est ce qui provoqua un soulèvement dans le pays. Dans le Haut et le Bas Canada, la rébellion de 1837 n'eut pas d'autre cause; le Gouverneur en conseil osait diriger les affaires de l'Etat et dépenser les deniers publics sans consulter les représentants du peuple.

Ces jours-là, nous les croyions passés, nous pensions que le régime du gouvernement responsable était assez solidement assis pour que nul ne tentât de le renverser. Mais voici qu'on nous ramène à l'ancien régime. A quoi le présent projet de loi tend-il? A confier au Gouverneur en conseil une somme de $35,000,000 qu'il dépensera à son gré sans que le Parlement ait rien à y voir. Ceci ne s'accorde ni avec les principes du libéralisme ni avec ceux du gouvernement responsable tel qu'on le conçoit en ce pays. Dans le cas présent, c'est là un point d'importance primodiale, un point qui, à mes yeux, l'emporte sur la dépense des deniers et la construction des dreadnoughts.

Pour ma part, je suis prêt à me joindre aux ministériels pour autoriser l'ouverture d'un crédit de $35,000,000 destiné à la construction de dreadnoughts, mais à la condition que ces navires soient construits sous la direction du Parlement, que la dépense de ces deniers se fasse par nos soins. Je le demande au premier ministre, ne pourrait-on pas, sous le régime de la loi du service de la marine, qui est en vigueur, accomplir avec l'assentiment du Parlement tout ce à quoi tend le présent bill? J'ai rédigé trois questions que j'ai l'intention de poser à mon très honorable ami. La première est ainsi conçue: le Parlement peut-il, sous le régime de la loi du service de la marine, consacrer une somme de $35,000,000 ou de tout autre chiffre à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant, dans le but d'accroître immédiatement les forces navales de l'empire? Je le demande donc au premier ministre, le Parlement ne pourrait-il pas se prévaloir de la loi du service de la marine pour effecter $35,000,000 ou toute autre somme à la construction de dreadnoughts?

M. BORDEN: Si mon honorable ami doit poser ces diverses questions, il sera préférable de ne répondre que plus tard.

M. GERMAN: A mon avis, il n'y a pas deux manières de répondre à cette question. Ne pouvons-nous pas, sous le régime de la loi du service de la marine actuellement en vigueur, consacrer $35,000,000...

Une VOIX: Qu'en pensez-vous?

M. GERMAN: Nous le pouvons certainement. Si le ministre du Service de la marine, se prévalant des dispositions de cette loi-là, avait demandé l'ouverture d'un crédit de $35,000,000 pour la construction de cuirassés d'escadre—ce qu'il avait pleinement droit de faire—le Parlement aurait pu accéder à sa demande ou lui accorder une somme plus ou moins considérable.

Ce que nous discutons en ce moment, que cela soit bien compris, ce n'est pas la question de savoir si l'on doit ou ne doit pas venir en aide à la Grande-Bretagne—c'est un point sur lequel nous sommes tous d'accord—mais plutôt si cette aide doit être accordée par l'entremise du Gouverneur en conseil ou par les soins de la Chambre des représentants du peuple.

La deuxième question que j'aurais à faire est celle-ci: Le Gouvernement peut-il, sous le régime de la loi du service de la

marine et avec l'autorisation du Parlement, construire ou faire construire ces cuirassés d'escadre ou croiseurs cuirassés en Grande-Bretagne, au Canada ou ailleurs? Nulle disposition de cette loi n'empêche le Gouvernement de faire construire les navires de guerre en Grande-Bretagne, pourvu que le Parlement vote les deniers nécessaires. Le gouvernement libéral avait fait un appel de soumissions en vue de la construction de ces navires au Canada; rien ne l'empêchait de les faire construire en Angleterre, et rien n'empêchera le Gouvernement actuel de les y faire construire si le Parlement lui ouvre le crédit nécessaire.

Troisième question: Le Gouvernement peut-il, sous le régime de la loi du service de la marine et avec l'autorisation du Parlement, mettre ces cuirassés d'escadre ou croiseurs, quand ils seront construits, à la disposition de l'amirauté anglaise? C'est là, nul saurait le contester, chose que l'on peut faire sous le régime de la loi du service de la marine. Rien ne nous empêche de voter les deniers nécessaires, de construire les navires et de les mettre ensuite à la disposition de l'amirauté anglaise à des conditions approuvées par le Parlement.

Puisque la loi du service de la marine nous permet d'accomplir tout ce à quoi tend le présent projet de loi, qu'avait-on besoin de déposer celui-ci? C'est ce qui me passe absolument et que nul n'a encore tenté d'expliquer, et avant que le bill soit adopté par le comité—ou du moins jusqu'à ce qu'on m'ait appliqué le bâillon—j'insisterai pour que l'on réponde à cette question. Il faut que le premier ministre nous dise pour quelle raison il cherche à contraindre le Parlement à voter une loi quand il en existe déjà une qui lui permet d'accomplir tout ce à quoi tend le présent bill. Il ne doit pas agir ainsi sans motif. Le premier ministre est un avocat trop retors pour ne pas savoir que le but auquel tend son projet de loi, la loi du service de la marine, lui permettrait de l'atteindre. Pour quelle raison a-t-il donc déposé son projet de loi? Je me plais à espérer qu'il nous le dira, mais je crains qu'il n'en fasse rien.

On a prétendu ici même que le premier ministre—il n'a pas encore repoussé l'allégation—a formellement promis aux nationalistes de Québec de faire abroger la loi du service de la marine; s'il ne dit pour quelle raison il s'efforce d'imposer son bill au Parlement, nous devrons croire, le peuple canadien devra croire qu'il a réellement pris cet engagement envers M. Bourassa et ses amis du groupe nationaliste.

Si les membres de la droite tiennent à connaître le sentiment de la province d'Ontario, ils n'ont qu'à en appeler au peuple: ils seront renseignés de façon précise, décisive et assez peu satisfaisante pour eux-mêmes. Nous prétendons que si le Gouvernement insiste ainsi sur l'adoption du présent projet de loi, c'est parce que le premier ministre s'est engagé envers les nationalistes de la province de Québec de faire abroger la loi du service de la marine.

Après avoir appuyé avec tant d'éloquence, de logique et de vigueur le projet de 1910, mon très honorable ami se sent obligé de tenter de contribuer de quelque manière à la défense navale de l'empire; c'est pourquoi il a déposé un projet de loi tendant à autoriser le Gouverneur en conseil à diriger la dépense à son gré, à garder la haute main sur les navires quand ils seront construits et à déterminer les conditions auxquelles ils seront mis à la disposition de l'amirauté anglaise.

M. BOYCE : L'honorable député consentirait-il à l'ouverture d'un crédit de $35,000,000 destiné à l'achat de trois navires de guerre, ce à quoi tend le projet de loi dont la Chambre est en ce moment saisie?

M. GERMAN : L'honorable député n'est assurément pas aussi sot qu'il cherche à le faire voir. Certes, je ne saurais consentir à une dépense de $35,000,000 dans les conditions prescrites au projet de loi; mais on me trouvera prêt, on trouvera la gauche entière prête à voter tous les deniers que l'on jugerait nécessaires à la construction de navires de guerre, pourvu que la dépense se fasse sous le régime de la loi du service de la marine, loi qui est en vigueur à l'heure actuelle. Que le Gouvernement retire son détestable projet de loi, que le ministre de la Marine demande l'ouverture d'un crédit pour la construction de cuirassés d'escadre; on verra alors si les représntants des deux partis en cette Chambre seront lents à tomber d'accord.

L'unanimité dont parlent les ministériels serait chose excellente; le Parlement canadien offrirait aux nations de l'univers entier un spectacle impressionnant si ses membres étaient unanimes à voter un crédit de $20,000,000 ou $30,000,000 dans le but de contribuer à la défense navale de l'empire. Cette dépense, nous sommes prêts à y consentir à la condition qu'elle soit faite par les soins du Parlement et non du Gouverneur en conseil.

M. SEVIGNY : Mon honorable ami est-il d'avis que l'on pourrait, sous le régime de la loi du service de la marine, de 1910, faire une dépense de $100,000,000 pour accroître les forces navales de l'empire?

M. GERMAN : Je considère que nous pourrions dépenser $100,000,000 ou n'importe quelle autre somme. C'est au Parlement qu'il appartient exclusivement de fixer le chiffre de la dépense. Telle est notre manière de voir. Suivant notre programme, le Parlement ouvrirait le crédit nécessaire, la dépense se ferait sous la surveillance du Gouvernement et le Parlement

garderait la haute main sur les navires une fois qu'ils seraient construits.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

DU BILL DE LA BEAVER FIRE INSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, du bill (n° 174), déposé par M. Munson, constituant en corporation la Beaver Fire Insurance Company.

(Il est fait rapport du bill qui est lu la 3e fois et adopté.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend l'examen, en comité général, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, du bill (n° 21), déposé par M. Borden, tendant à autoriser des mesures à l'effet d'accroître les forces navales de l'empire.

M. GERMAN: A six heures, lors de la suspension de la séance, je commentais la doctrine d'après laquelle les fonds publics ne doivent pas être dépensés au Canada, sauf sous la direction et la surveillance du Parlement. Cet après-midi, le ministre des Finances a parlé des propos tenus par le très honorable Winston Churchill au sujet de la nécessité pour le Canada de fournir des navires à la Grande-Bretagne. J'ai dit et je répète que ce qu'a pu dire M. Churchill ne concerne en rien le différend qui existe entre les partis au Canada. Je crois que le langage de M. Churchill n'a pas été inspiré par la nécessité. S'il a tenu ce langage, et je ne veux pas le nier, ce n'est pas en vue d'une nécessité, mais en vue du besoin d'unanimité. Il parlait du spectacle qu'offrirait le Canada en aidant à la défense navale de l'empire, et il faisait observer que cela était nécessaire. Je dirai aux députés de la droite qu'à mon avis ce besoin n'existe pas. En cela, je suis d'accord avec M. Churchill. Il est nécessaire que toutes les parties de l'empire britannique s'allient pour la défense navale, et le Canada, étant le plus beau joyau de la couronne anglaise, devrait être le premier à venir en aide à la Grande-Bretagne pour la défense navale de l'empire. J'en conviens, et je suis d'avis que tous les députés de la gauche, ainsi que tous les membres de la droite, tomberont d'accord sur ce point. Ainsi que je le disais avant la suspension de la séance, il ne s'agit pas de savoir si nous désirons venir en aide à la Grande-Bretagne, mais de savoir comment nous devrons l'aider.

Dans la province d'Ontario, dans l'ancienne province du Haut-Canada, les principes fondamentaux étaient la responsabilité du gouvernement et la surveillance des dépenses publiques par le Parlement. Ces principes, ainsi que la représentation basée sur le chiffre de la population, ont donné naissance à la Confédération. Pour ces principes, Mackenzie, Baldwin, George Brown, alliés à Papineau, à LaFontaine et à Dorion, ont combattu pendant des années. Ce sont les principes qui prévalent de nos jours au Canada, et ils ne sauraient être renversés et anéantis. Cependant, le présent Gouvernement tente de les renverser et de les anéantir. La première tentative pour obtenir ce résultat depuis la confédération a été faite dans la province d'Ontario en 1870 par John Sanfield Macdonald, lorsqu'il a été le premier ministre d'un gouvernement de coalition dans cette province. Il proposa et fit adopter par la législature une loi ouvrant un crédit de $1,500,000 pour venir en aide aux chemins de fer et mettant ces fonds à la disposition des ministres qui les auraient dépensés au moyen de décrets du conseil, sans consulter la législature.

L'honorable Edward Blake était à cette époque-là le chef de l'opposition et il combattit cette politique parce qu'elle était contraire à toutes les doctrines que professaient les libéraux de temps immémorial. En 1871, un élection eut lieu sur cette question dans la province d'Ontario et le ministère de John Sandfield Macdonald fut renversé.

Nous croyions que cette question avait été réglée et qu'elle ne reviendrait pas sur le tapis. Mais qu'avons-nous vu? A la dernière session, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déposé le bill concernant les grandes routes. Ce bill était inattaquable, sauf l'article 6 qui décrétait que le Gouverneur en conseil pourrait employer les fonds à son gré où bon lui semblerait. C'est cet article que le Sénat à rejeté et qui énonce exactement le même principe qu'on retrouve aujourd'hui dans le bill naval. Le ministre des Chemins de fer a de nouveau présenté ce bill qui renferme le même article, et je puis dire à la droite—autant vaut que nous comprenions bien en quoi consiste la question qui nous divise—qu'elle ne pourra pas faire adopter ce bill par le Parlement tant que les instincts libéraux domineront. Le Parlement ne pourra pas adopter le projet de loi du premier ministre tant que les instincts libéraux y prévaudront, soit au Sénat, soit dans la Chambre des communes. Les libéraux du Canada ne permettront pas qu'on remette au gouvernement, libéral ou conservateur, une somme d'argent qui serait dépensée au gré du Gouverneur en conseil, hors de la surveillance du Parlement.

Voilà, il me semble, la ligne de démarcation bien tranchée entre les deux partis. Le chef du Gouvernement nous a critiqués et à souvent dit: "Vous avez approuvé l'ouverture d'un crédit de $35,000,000". Nous l'avons fait et nous nous proposons de le faire encore. Dans l'amendement que j'ai l'intention de proposer, je demanderai à mon très honorable ami de voter aussi ce crédit à la condition que l'emploi des fonds soit approuvé par le Parlement. De cette manière, nous pourrons tous nous réunir sous le même drapeau. Ainsi que le disait le représentant de York-sud, nous marcherons ensemble comme les chevaux attelés au char de Phébus, mais nous marcherons sous le drapeau libéral du contrôle des deniers publics par le Parlement. Lorsque nous aurons adopté cette doctrine, nous serons tous d'accord. Voici l'amendement que je propose:

Que tous les mots de l'article 2 soient biffés et remplacés par le texte suivant: A même le crédit ouvert de temps à autre à cette fin par le parlement, il peut être payé et appliqué sur et à même le fond du revenu consolidé du Canada, une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître promptement les forces navales actives de l'empire.

J'ai employé le mot "promptement", au lieu du mot "immédiatement", parce que le mot "promptement" est frappé au coin du premier ministre lui-même.

Celui-ci a insisté pour que le mot "promptement" fût mis dans la résolution de 1909; de sorte que, par respect pour sa sagesse et sa science, je me sers du mot "promptement" dans l'amendement que je propose. Mais la partie importante de l'amendement se trouve dans les mots "à même le crédit ouvert de temps à autre à cette fin par le Parlement". L'opposition accordera tous les fonds nécessaires pour maintenir la prépondérance de la Grande-Bretagne et pour s'assurer que l'enseigne blanche sera souveraine sur l'océan. Quant à moi, je vous accorderai $35,000,000 ou $100,000,000, si vous en avez besoin.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GERMAN: Si vous en avez besoin, ou si la Grande-Bretagne en a besoin. Tous les membres de la gauche en feront autant.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GERMAN: Il n'y a pas de divergences d'opinion sur ce point. Si je parle ainsi, c'est uniquement pour faire comprendre l'idée que nous avons de ce qui est nécessaire.

Nous savons fort bien que cela n'est pas nécessaire. Mon très honorable ami a dit qu'il y a une urgence. L'urgence tarde beaucoup à se montrer. En quoi consiste-t-elle? La Grande-Bretagne est parfaitement en mesure de se défendre. Elle exerce aujourd'hui la même souveraineté qu'elle a toujours exercée, et elle conservera sa prépondérance pendant bien des années encore. Quant à moi, je voudrais que le Gouvernement du Canada consacrât une forte somme d'argent à la construction de navires. Il faudra peut-être construire les premiers en Angleterre, bien que je n'en sache rien. Nous pouvons les construire ici; mais, en tout cas, je voudrais voir le Canada construire des navires et leur donner un équipage composé de jeunes Canadiens.

Vous ne pourrez jamais construire une flotte canadienne, si vous ne vous mettez pas à l'œuvre. A son avènement au pouvoir, la droite avait le noyau d'une flotte. Un collège naval était établi et était fréquenté par nos jeunes gens. Quelques-uns d'entre eux sont maintenant en Angleterre, et je suis bien aise de dire qu'ils tiennent tête aux cadets anglais au collège naval. Ayez ici un collège naval, ayez des vaisseaux-écoles et établissez le noyau d'une flotte. Commencez sur l'heure. Pourquoi retarder? Si vous vous proposez d'en avoir une un jour, pourquoi ne vous mettez-vous pas à l'œuvre immédiatement? Autant vaut commencer tout de suite que dans dix ans. Votre situation ne sera pas meilleure dans dix ans qu'aujourd'hui.

Je le répète, mettez-vous à l'œuvre sur l'heure. Votez des fonds, construisez des navires, établissez votre collège naval, créez des vaisseaux-écoles, mettez-vous à l'œuvre comme une nation qui se propose de prêter son concours à l'empire britannique. En agissant ainsi, vous serez plus utiles à l'empire qu'en envoyant $35,000,000 là-bas.

Personne n'ignore que l'Angleterre n'a pas besoin de ces fonds. Cela est trop évident pour donner lieu à une discussion. Le premier ministre a dit que le gouvernement anglais veut avoir $35,000,000 pour lui aider à construire des cuirassés d'escadre. L'Angleterre dirait: Fort bien, nous prendrons l'argent, si vous le désirez; mais, nous n'en avons pas besoin et nous n'en voulons pas. Personne n'ignore que l'Angleterre ne veut pas de $35,000,000, ce qu'elle veut c'est le sentiment canadien qui nous porte à lui donner ces $35,000,000.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GERMAN: Voilà ce qu'elle veut.

M. SCHAFFNER: Et c'est ce qu'elle aura.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GERMAN: Je suis bien aise d'entendre la droite applaudir ce langage. Elle veut que le sentiment accompagne le don.

Quelques VOIX: Elle l'aura!

M. GERMAN: Elle l'aura de cette manière: si la droite retire ce bill insensé et déclare que, aux termes de la loi canadienne du service naval, nous ouvrirons un crédit

de $35,000,000 et nous construirons des navires. . .

M. BARKER: Pourquoi ne votez-vous pas cette somme?

M. GERMAN: Il y a actuellement dans les statuts une loi qui vous permet de vous procurer les fonds nécessaires. Si vous désirez faire adopter le présent projet de loi, c'est uniquement parce que vous voulez qu'un décret du conseil règle l'emploi des fonds, plutôt que le Parlement. Vous dites que la dépense sera autorisée par le Parlement. Qu'un membre de la droite nie cette assertion, s'il le peut; notre position est absolument inattaquable. Le premier ministre est aussi habile que qui que ce soit en cette enceinte. . .

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GERMAIN: Oui, il est aussi habile que qui que ce soit en cette enceinte; qu'il élève la voix, s'il le peut, pour nier mon assertion au sujet de ce qui différencie loi du service naval de la loi du secours naval. Il n'y a pas de différence entre les deux, si ce n'est que la loi de l'aide navale décrète que les fonds seront dépensés par le Gouverneur en conseil, que les navires seront sous la direction et seront remis à l'amirauté anglaise conformément aux arrangements que le Gouverneur en conseil prendra, tandis que la loi du service naval déclare que les fonds seront employés sous la direction du Parlement. Nous accordons toutes les sommes d'argent nécessaires pour venir en aide à l'empire britannique; nous verserons notre sang pour lui; nous le défenderons plus longtemps que les criailleurs de la droite qui font hautement profession de leur attachement à l'empire et se croisent les bras.

Je désire proposer l'amendement suivant à l'amendement qui est déjà devant la Chambre:

Que l'article 2 soit rayé et que le suivant lui soit substitué:

Sur et à même les crédits qui seront votés de temps à autre par le parlement, il pourra être payé et appliqué sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada une somme n'excédant pas $35,000,000 aux fins d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

L'hon. WM PUGSLEY (Saint-Jean): Ce n'est pas mon intention d'infliger un discours au comité dans le moment, mais je désire rectifier ce que l'honorable ministre de la Marine a dit au sujet du coût de construction des cuirassés d'escadre aux Etats-Unis comparé au coût de construction des mêmes navires en Angleterre. Le but du ministre de la Marine était de faire croire au peuple qu'il en coûtera beaucoup plus cher pour construire des navires de guerre au Canada que les faire construire en Angleterre.

M. EDWARDS: J'en appelle au règlement. L'honorable député parle-t-il sur le sous-amendement?

M. PUGSLEY: Si mon honorable ami veut bien écouter, il pourra en juger lui-même. L'argument du ministre de la Marine était identique à celui du premier ministre lorsqu'il nous disait que ce serait le suprême de la folie pour le Canada que d'entreprendre de construire des navires de guerre au pays, et d'essayer de créer des chantiers maritimes et une industrie des navires au Canada, lorsque, à beaucoup moins de frais, on pouvait obtenir des navires en Angleterre. L'honorable ministre voulait faire croire que le cuirassé "Pennsylvanie" allait coûter au gouvernement des Etats-Unis la somme de $17,000,000. Je tiens à la main la "Scientific American", du 15 mars 1913, et je crois que tous les membres de cette Chambre conviendront qu'il y a peu de journaux en Amérique sur lesquels on puisse plus se fier dans les questions scientifiques.

Le "Scientific American" publie l'article suivant:

Offres pour la construction du "Pennsylvanie"—Des trois meilleures offres pour la construction de notre dernier cuirassé, le "Pennsylvanie", le plus gros des navires autorisés ou en construction, faites par la Newport News, la New York Shipbuilding et la Fore-River Company, celle de la Newport News à $7,255,000 était la plus basse, et l'entreprise a été adjugée à cette compagnie. Le coût total du navire lorsqu'il sera complété, avec les canons, les plaques de blindage et tout le grément, sera de $14,172,000. Nous avons donné dans un numéro précédent les dimensions du "Pennsylvanie", qui sont de 600 pieds entre les perpendiculaires, 625 pieds au-dessus de tout, 397 pieds de large et un tirant de 29 pieds. Le maximum du déplacement sera de 32,500 tonneaux. Ce sera lorsqu'il sera completé, le navire le plus grand, le mieux protégé, et le plus puissant au monde.

Voilà des chiffres sur lesquels on peut se fier absolument. Les navires que le Gouvernement se propose de faire construire en Angleterre auront un déplacement de 28,000 tonneaux au lieu de 32,500 qu'aura le "Pennsylvanie", et le chiffre que le premier ministre s'attend de payer pour la construction d'un navire de ce genre en Angleterre était, si je me rappelle bien, $13,500,000 ou $13,700,000. Je cite ces chiffres de mémoire, mais je crois qu'ils sont assez justes. Nous avons donc le navire "Pennsylvanie" qui aura 4,500 tonneaux de plus de déplacement, et que la compagnie de Newport News construira à ses chantiers, et complétera avec canons, blindage et tout ce qui est nécessaire pour la bataille, au prix de $14,172,000, une différence d'un peu moins de sept pour cent comparée avec le coût du navire le meilleur marché construit en Angleterre. Ces chiffres établissent, je crois, l'assertion que j'ai faite, et

que font d'une façon générale les membres de la gauche, savoir, que si nous y mettons du courage, un courage digne de la nation canadienne, nous pourrons établir en très peu de temps sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique des chantiers maritimes où tous les navires de guerre dont nous aurons besoin pour la marine canadienne, pour défendre nos côtes et aussi l'empire, pourront être construits en très peu d'années et à une dépense qui ne dépassera guère celle que le Gouvernement serait obligé de faire si ces navires étaient construits en Angleterre. En même temps nous développerons une grande industrie de construction de navires dans le Canada, qui devra donner de l'emploi aux ouvriers canadiens, et nous ferons quelque chose de digne du peuple canadien, et dont nous aurons raison d'être fiers.

L'hon. J. D. HAZEN(ministre de la Marine et des Pêcheries): Pas plus que mon honorable ami de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) je n'ai l'intention d'infliger un discours à la Chambre, et je ne prendrais pas la parole dans le moment, si l'honorable député n'avait pas essayé, et malheureusement pour lui-même avec très peu de succès, à jeter des doutes sur les chiffres que j'ai donnés à la Chambre, concernant le coût du "Pennsylvanie" maintenant en construction en Pennsylvanie. Mais avant que je touche à ce sujet, j'en veux aborder un autre.

L'honorable député a, à plusieurs reprises, dans les cent et un discours qu'il a prononcés sur cette question dans cette Chambre, parlé des succès étonnants de ce qu'il appelle la compagnie de construction de Fore-River aux Etats-Unis. Il a visité ces chantiers qu'il a offerts à maintes reprises à cette Chambre comme un exemple notable de la rapidité avec laquelle les chantiers maritimes peuvent être établis aux Etats-Unis, et d'après son raisonnement pourraient être établis au Canada. A entendre parler l'honorable député on serait porté à croire que la compagnie de construction de navires de Fore-River est l'une des entreprises les plus heureuses des temps modernes, mais ceux qui ont entendu les éloges de l'honorable député de Saint-Jean au sujet de cette grande compagnie auront peine à croire que cette compagnie, que l'on a offerte à l'admiration de la Chambre comme étant la perfection même en fait de construction de navires, est déjà en liquidation. Au cas où quelqu'un pourrait avoir des doutes à ce sujet, je lirai un extrait d'un magazine appelé "Le Shipping Illustrated", publié à New-York, et qui disait dans son numéro du 3 mai:

La vente de la compagnie de construction de navires de Fore-River à la compagnie d'aciérie Bethlehem est la solution d'un problème

qui depuis quelque temps mettait sur les dents les grosses têtes des constructeurs de navires. ..

Au nombre desquels, je suppose, on doit mettre mon honorable ami.

. . . qui depuis longtemps se demandaient combien de temps la première compagnie pourrait résister sans réorganisation financière, vu les pertes qu'elle a subies dans ses récentes entreprises commerciales, sans mentionner les deux cuirassés de la République Argentine, "Rivdaria" et "Moreno", qu'elle devait livrer au milieu de l'année, et qui sont encore au quai de Quincy, Mass., et Camden, N.-J., attendant leur grément.

La Chambre se rappelle que l'honorable député nous a expliqué comment cette compagnie avait réussi à obtenir l'entreprise en concurrence avec les compagnies de construction anglaises, et aussi en concurrence avec les compagnies de construction de l'univers. Elle a obtenu l'entreprise, mais avec des résultats désastreux, et ces navires, qui auraient dû être livrés, il y a déjà des mois, sont encore inachevés.

La circulaire adressée aux actionnaires de la compagnie de Fore-River par ses directeurs dit "sachant que l'achèvement de certaines entreprises existantes mettrait dans un avenir prochain le capital de la compagnie dans un tel état qu'il sera nécessaire d'avoir de nouveaux fonds (ils) ont appris avec satisfaction que le comité des actionnaires agissant d'après l'initiative et à la demande des directeurs, et représentant une proportion considérable (plus de 80 pour cent) des actions privilégiées et ordinaires de la compagnie, sont arrivés à une entente avec la compagnie d'aciérie Bethlehem, qui prend à sa charge toutes ses dettes et tout son actif. Les "entreprises existantes" sont bien connues de nos électeurs comme ayant été deux éléphants blancs que la compagnie de Fore-River a entrepris pour la République Argentine en 1910. L'obtention de ces entreprises a été considérée à cette époque par les journaux comme un coup de maître de la diplomatie américaine et du génie des affaires. Les constructeurs de navires, cependant, considéraient que c'était l'une des plus mauvaises affaires que pouvait entreprendre une compagnie industrielle, et maintenant que le dernier versement à faire avant la livraison a été payé par le gouvernement de l'Argentine, les navires étant encore loin d'être achevés, les entrepreneurs sont obligés de remettre leur actif aux sous-entrepreneurs d'ordonnance, la compagnie d'aciérie Bethlehem, afin de sauver ce qu'ils pourront de l'argent qu'ils ont mis dans l'entreprise, avant la dernière querelle à laquelle on s'attend lorsque les navires seront mis à l'essai.

Et le journal ajoute:

Telle est la triste fin du fla-fla qui a rempli les colonnes des journaux à l'époque où la compagnie Fore-River a naïvement accepté l'entreprise du gouvernement de l'Argentine que les plus grandes compagnies de construction européennes regardaient avec méfiance.

Il y en a plus long que cela, mais je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour tout lire. Je crois, cependant, en avoir lu

suffisamment pour montrer à la Chambre que l'échafaudage, si laborieusement élevé par l'honorable député, dans le but de montrer la facilité avec laquelle on pourrait établir au Canada des chantiers maritimes suivant l'exemple de la compagnie de Fore-River, Quincy, Mass., s'est écroulé par suite de la banqueroute financière dans laquelle la compagnie se trouve présentement.

Mon honorable ami a dit qu'il ne se proposait pas de faire un discours; c'est très généreux de sa part que de s'effacer de la sorte. Il a dit qu'il se levait seulement pour montrer l'inexactitude—si ce n'est pas le terme même dont il s'est servi, c'est cela en substance—des chiffres que j'ai donnés à cette Chambre au sujet du prix de construction du cuirassé "Pennsylvanie" aux Etats-Unis. Je désire répéter aujourd'hui les chiffres que j'ai donnés alors, et je répète que ces chiffres qui étaient exacts alors le sont encore absolument aujourd'hui. J'ai pris ces chiffres dans les archives officielles des Etats-Unis qui donnent l'estimation du coût des navires par tonneau, ainsi qu'on les trouve dans les minutes du comité sur les affaires navales du 3 janvier 1913. Ces chiffres furent soumis au comité par l'amiral Knut, le directeur en chef de la marine des Etats-Unis. S'il sont faux, alors les chiffres officiels soumis au comité des affaires navales du congrès des Etats-Unis sont faux, et je ne crois pas que ce soit le cas. J'ai dit que le coût total auquel on estimait ce navire, d'après ces chiffres, construit dans un chantier maritime, qui aux Etats-Unis est considéré de première classe, était de $16,345,275.

Si l'honorable député veut se reporter à la page 348 de ce rapport, il verra que les estimations relatives au navire de guerre "Pennsylvanie" sont conformes aux chiffres que j'ai fournis. J'ai aussi fourni d'autres chiffres à la Chambre; j'ai dit que si le navire était construit en conformité de l'échelle de la journée de huit heures, le prix de revient serait de $20,089,613, dont voici le détail: Construction et entretien, $13,000,000; aménagement, $125,000; blindage et armement $6,964,613, total, $20,089,613. Si le navire était construit dans un chantier de construction des Etats-Unis, où l'on prétend que l'on construit dans de meilleures conditions que dans les chantiers de compagnies particulières, le prix de revient serait le suivant: Construction et entretien, $16,250,000; aménagement, $25,000; blindage et armement, $6,331,466; total, $22,706,466, soit une dépense approximative de $527 par tonneau.

En même temps, je donnai des chiffres à l'égard d'un croiseur d'escadre; mais comme l'honorable député n'en a pas parlé, il n'y aura pas lieu pour moi de traiter cette question pour le moment.

J'ai ici une lettre d'un fonctionnaire haut placé de Washington, dont je ne puis pas révéler le nom, mais que j'aurai le droit de nommer plus tard, et voici ce qu'il dit:

A la page 348 du document ci-inclus vous trouverez indiqué le prix estimatif du navire de guerre "Pennsylvanie" approximativement de 30,000 tonneaux. Ce navire est actuellement en construction dans le chantier d'une compagnie particulière de Newport-News; l'estimation indiquée, savoir, $15,043,803, était fondée sur des soumissions réelles. La dépense effective dépassera quelque peu l'estimation qui en a été faite, mais pour le moment les chiffres de la dépense réelle ne sont pas encore connus. Le département me dit que ce sera entre $15,000,000 et $16,000,000. Vous observerez que le gouvernement exige désormais que les navires soient construits sous l'empire de règlements établissant la journée de huit heures.

Tels sont les chiffres que j'ai donnés à la Chambre; il est loisible à tout membre de la députation de les vérifier en se reportant aux comptes rendus des débats du congrès des Etats-Unis. Dès lors, je ne suis nullement disposé à reconnaître que j'ai commis même la plus petite erreur dans les chiffres que j'ai exposés à la Chambre dans la circonstance en question.

Au cours du récent débat sur cette question, l'honorable député s'est servi d'une expression que l'on trouvera dans le compte rendu des Débats, séance du 3 mars 1913; d'après l'honorable député ce serait tromper le public que de prétendre qu'un matériel de construction de navires entraîne de lourdes dépenses; effectivement, le chantier de construction de la compagnie de Newport News, où l'on prétend qu'on est à même de construire n'importe quel type de dreadnought, aurait coûté approximativement $4,000,000.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre fait erreur; c'est du chantier de construction de Fore-River que j'ai parlé. J'ai moi-même visité cet établissement; j'ai constaté quels travaux on y exécute et j'ai obtenu mes renseignements quant aux frais d'installation du président même de la compagnie.

M. HAZEN: D'après ce que j'ai déjà dit à la Chambre à l'égard de la situation de la compagnie de construction de Fore-River, mon argumentation ne souffre guère de ce que l'honorable député n'a pas dans cette circonstance parlé des chantiers de construction de Newport-News. Mais une considération que l'honorable député a complètement perdue de vue, lorsqu'il nous a entretenu des lourds frais d'établissement d'une industrie de construction de navires susceptibles de livrer un navire complet, c'est que dans la construction d'un tel navire, la compagnie à laquelle il a fait allusion ne construit que la coque; elle doit ordonner d'autres maisons des Etats-Unis les garnitures et pièces d'aménagement de la coque, l'hélice et autres pièces de la machinerie, les affûts de canon, les canons,

les tubes lance-torpilles, les plaques et autres choses; effectivement la somme de travail qui est exécutée aux chantiers de la compagnie de Fore-River, de la compagnie de Newport-News, ou de toute autre compagnie de construction de navires, ne représente que quinze ou vingt pour 100 de la dépense totale, une fois le navire terminé. Tous les autres élements qui entrent dans la construction du navire de guerre doivent être obtenus ailleurs; et seulement cette faible proportion est fournie par ces chantiers.

Analysons les frais de construction d'un navire comme le "King George V", un des navires les plus récents ajoutés à la flotte de Sa Majesté, dont le déplacement est de 23,000 tonneaux, qui est pourvu de machines à turbine de 31,000 chevaux, ayant une vitesse de 2.15 nœuds et muni de dix canons chargeant par la culasse, de 13.5 pouces d'ouverture. Il y a lieu de noter, en premier lieu, que les seules parties du navire de guerre qui soient construites dans les chantiers de Sa Majesté, sont la coque, les matériaux pour la coque, garniture et accessoires, etc., les hélices et autres pièces de la machinerie, les affûts de canons, tubes lance-torpilles, etc., canons et plaques de blindage, sont obtenus d'autres maisons dans la Grande-Bretagne. A propos de ce navire, le "King George V", on observera que la dépense approximative est, en chiffres ronds, de £2,000,000 soit $10,000,000. Il est parfaitement possible que la dépense au Canada sur un chantier de construction de $1,000,000 ou de $5,000,000 suffise pour assurer la construction, ou plus exactement l'assemblage de la coque d'un tel navire chez nous. Divisons le prix de revient du "King George V" sous les rubriques contenues dans les estimations, et cherchons à pronostiquer quelle serait la dépense entraînée par l'établissement au Canada d'usines pour la fourniture de tout ce qui est nécessaire pour un tel navire. Le premier item est garniture et aménagement de la coque, main-d'œuvre, $311,558. Cette somme, ou son équivalent, devra être dépensé au Canada. Matériaux $228,636. Les matériaux consistent surtout en plaques de très grande dimension, en angles et autres pièces d'acier dont aucune à l'heure actuelle ne peut être laminée au Canada. Si, en vertu du programme Laurier, on avait voulu placer au Canada des commandes pour la confection de plaques et de pièces d'angle, il paraîtrait que la compagnie "Dominion Steel" n'aurait pas été en mesure d'accepter ces commandes, si ce n'est moyennant la dépense d'une très forte somme, et que cette commande solitaire et exceptionnelle de la part du Gouvernement fédéral n'aurait pu engager cette compagnie à faire de pareils frais.

M. HAZEN.

Il est difficile d'estimer quelle somme il faudrait dépenser en vue du développement des aciéries canadiennes, pour les mettre en mesure de se charger du laminage des pièces d'angle et plaques de blindage. N'oublions pas que beaucoup de plaques usitées dans ces navires modernes ont un pouce d'épaisseur, quarante pieds de longueur et sept pieds de largeur, les pièces d'angle ayant jusqu'à 70 ou 80 pieds de longueur. Il serait imprudent de vouloir estimer à moins de £1,000,000 sterling la somme en vue de développer les lamineries, fourneaux, etc., et les mettre en mesure d'exécuter ces travaux.

Travaux exécutés au dehors, £463,935. Cette somme presque toute entière est pour le paiement de plaques de blindage, que l'amirauté invariablement se procure au dehors. Si l'on se proposait de fabriquer ces matériaux au Canada, nous serions dans l'obligation d'établir une usine pour la confection des plaques de blindage, ce qui entraînerait une dépense de $8,000,000 ou $10,000,000 peut-être. On ne saurait compter qu'un établissement songe à le faire en prévision des seules commandes qui pourraient lui venir du Canada d'ici à dix ans.

2. L'item suivant est intitulé "hélices et autres pièces de machinerie". Main-d'œuvre, £7,444; matériaux, £4,128. Ces item comprennent les frais de placement des machines, chaudières et autres pièces de la machinerie à l'endroit qu'ils doivent occuper dans le chantier de Sa Majesté, pour y conduire des essais d'application de la vapeur, etc. Cette somme, ou du moins une partie de cette somme, serait dépensée au Canada si l'on décidait d'y construire le navire. Mais l'item le plus élevé sous cette rubrique, travaux à l'entreprise, est celui de £243,718, qui peut être considéré comme le prix de revient de la machinerie et des chaudières, et £19,045, pour machinerie auxiliaire non comprise dans le cahier des charges pour grues, etc. Ce dernier item comprend les cabestans, grues, etc. Le total pour les machines s'élève à £262,763. Maintenant je pourrais repasser un à un les divers item indiquant les différentes sommes requises en vue de la construction d'un navire; mais je me bornerai à donner un tableau sommaire des frais de premier établissement nécessaires pour la construction d'un navire de guerre au Canada, à peu près depuis le commencement jusqu'à la fin.

Chantier..	£1,000,000
Lamineries, etc..	1,000,000
Plaques de blindage..	2,000,000
Construction de machines..	1,000,000
Construction de canons.. ..	3,500,000
Terrain d'essai..	400,000
Fabrication de torpilles et munitions..	600,000
Total..	£9,500,000

C'est un montant tout autre que celui de £800,000 ou $5,000,000 qui a été indiqué par l'honorable député de Saint-Jean lorsqu'il a discuté le prix d'installation d'un matériel et d'un chantier pour la construction de navires du type Dreadnought au Canada. Je ne me proposais pas de prendre la parole à ce moment du débat; mais considérant ce que l'honorable député a déclaré au sujet du "Pennsylvanie", bien que je n'eusse pas été averti par lui qu'il allait contester mes chiffres, j'ai cru qu'il n'était que juste et convenable, de prime abord, de dire à la Chambre sur quelle autorité je me fondais pour faire les déclarations que j'ai faites quant au prix de construction du "Pennsylvanie". Ces affirmations ne peuvent être contredites, et elles sont fondées sur les publications officielles des Etats-Unis. Jai pensé en même temps que je pourrais indiquer à quel point l'honorable député a été induit en erreur quant au grand succès des chantiers de Fore-River aux Etats-Unis, et dans quelle pitoyable erreur il est tombé en estimant qu'un matériel et chantier pour la construction de dreadnoughts au Canada ne coûteraient que $5,000,000 ou £800,000.

M. PUGSLEY: Certes, je me réjouis de ce que l'honorable ministre a surmonté l'obstruction qui l'empêchait de prendre la parole en cette Chambre et a profité de la circonstance pour fournir au comité ce qu'il juge être des renseignements de valeur. Il y aurait grand avantage à ce que d'autres membres du cabinet suivissent son exemple et voulussent bien donner à la Chambre et au pays ces renseignements qui nous sont indispensables pour nous mettre à même de discuter convenablement et de régler cette question. L'honorable ministre déclare que cette estimation du prix de revient du navire de guerre "Pennsylvanie", tirée des publications officielles de Washington, fixe la dépense à $22,000,000 à peu près. Mais cette estimation se fondait, à ce qu'il a dit, sur l'hypothèse que le navire serait costruit dans les chantiers du gouvernement et que les ouvriers seraient payés pour un journée de huit heures. L'honorable ministre déclare maintenant que une fois les soumissions reçues on estime que la dépense atteindra entre $15,000,000 et $16,000,000. C'est là une notable différence, n'est-ce pas, un écart de $7,000,000 par rapport au montant qu'il a indiqué à la Chambre et au peuple canadien comme prix d'un navire de guerre du type de ceux qu'on se propose d'obtenir en Angleterre, s'il était construit au Canada dans un chantier de construction installé pour cette fin. L'honorable ministre n'y va pas de main morte. De 22,000,000 il est descendu à un somme variant entre $15,000.000 et $16,000,000.

M. HAZEN: L'honorable député se trompe du tout au tout.

M. PUGSLEY: Si l'honorable ministre veut me permettre. . .

M. HAZEN: L'honorable député se trompe du tout au tout.

M. PUGSLEY: Je n'ai pas interrompu mon honorable ami.

M. HAZEN: J'espère qu'il me permettra une rectification.

M. PUGSLEY: Oh non, quand j'aurai fini, mon honorable ami pourra répliquer.

M. HAZEN: Je soumets à cette Chambre. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. HAZEN: J'ai le droit. . .

M. le PRESIDENT: Je comprends que cela comporte une question de privilège que de faire une correction.

Quelques DEPUTES: Oh non.

M. PUGSLEY: Quand j'aurai fini. . .

M. HAZEN: Permettez-moi de dire, monsieur le président. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Quand j'aurai fini, nous serons tous heureux d'entendre de nouveau mon honorable ami. Le bâillon n'est pas appliqué encore, de sorte que mon honorable ami pourra parler deux fois ou une demi-douzaine de fois si le cœur lui en dit, mais il ne doit pas chercher à m'interrompre. Ce que je donne, maintenant, n'est pas une estimation d'un monsieur de Washington dont mon honorable ami n'ose pas mentionner le nom devant le comité, il n'est pas libre de le donner, comme s'il y avait quelque renseignement qui pût retomber sur lui si son nom devenait public. Mais je donne au comité la déclaration d'un des journaux scientifiques les plus en renom des Etats-Unis et, comme le dit mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) du monde entier. Cette déclaration est à l'effet qu'en prenant l'offre de la Newport News Shipbuilding Co. et en colculant le blindage, l'équipement, l'armement, en un mot tout au complet, cet énorme vaisseau de trente-deux mille cinq cents tonnes de déplacement coûtera $14,175,000 ou un peu plus de $1,000,000 de plus que le Gouvernement se propose de payer à quelque compagnie de construction d'Angleterre pour la construction d'un navire de guerre d'un déplacement moindre d'environ 4,000 tonnes. Les chiffres que je donne sont basés sur des offres réelles. Mon honorable ami a-t-il l'intention de chercher à discréditer la Newport News Shipbuilding Company?

M. HAZEN: Comme mon honorable ami ne m'a pas permis de lui poser de question,

je ne me crois pas tenu de répondre à celles qu'il me pose.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami en refusant de répondre à cette question fait, je crois, preuve de toute la sagesse que l'on doit attendre de lui. La Newport Shipbuilding Company est une compagnie qui, je crois, possède deux des bassins de radoub les plus considérables de l'Amérique, une compagnie à la tête d'un chantier maritime considérable et qui, au meilleur de ma connaissance, mérite la confiance. Dans tous les cas c'est une compagnie à qui le gouvernement des Etats-Unis a confié la construction de ce vaisseau de guerre moderne et parfait. Mon honorable ami dit que la Fore-River Shipbuilding Company est en liquidation. Il n'a pas prouvé cela. L'article qu'il lit ne l'a pas prouvé. A part la déclaration qu'il a faite, il n'a donné au comité aucun renseignement démontrant que cette compagnie soit tombée en liquidation. J'ai déclaré savoir positivement que la Fore-River Shipbuilding Company a un magnifique chantier maritime à Quincy, Massachusetts.

Quelques DEPUTES: Prouvez cela.

M. PUGSLEY: Je l'ai vu de mes yeux et je voudrais que chaque député de cette Chambre suivît mon exemple. Si on faisait cela, on constaterait que tout ce que l'on dit au sujet du coût énorme de l'installation de chantiers maritimes que l'on déclare être au-dessus de nos moyens est de l'enfantillage. Quelle est la vérité au sujet de la Fore-River Shipbuilding Company? L'installation en a été achetée par la Bethlehem Steel Company. A-t-elle été achetée parce qu'elle était en banqueroute?

Quelques DEPUTES: Oui.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut créer l'impression que c'est cela et le toujours sage député d'Essex dit oui.

M. WILCOX: Prenez garde, vous vous êtes trompé d'homme.

M. PUGSLEY: Je retire alors ce que j'ai dit, en ce qui concerne mon honorable ami. C'était peut-être l'honorable député de Dufferin (M. Best) qui est également sage. Quels sont les faits? J'ai déclaré que d'après le rapport qui m'a été fourni par le président de la Fore-River Shipbuilding Company, l'établissement y compris 80 acres de terrain, toutes les bâtisses et les machines ont coûté dans le voisinage de $3,800,000. J'ai sous la main un journal qui devrait être aussi croyable que celui dans lequel mon honorable ami a pris ses citations, le "New-York Times", en date du 26 avril, et d'après une déclaration contenue dans ce journal, il appert que la Bethlehem Steel Company a acheté l'établissement de cette compagnie en banqueroute au prix de $4,800,000. En d'autres termes un établissement qui avait coûté à la Fore-River Company, $3,800,000 est acheté par la Bethlehem Company pour $4,800,000: Cela ne ressemble guère à une maison en banqueroute. Cela ne ressemble pas à une compagnie qui est dans l'obligation d'abandonner les affaires. Permettez-moi de lire ce que dit le "New-York Times" et de le mettre en regard de la déclaration de mon honorable ami:

Chantiers maritimes de Fore-River achetés par Schwab. La Bethlehem Steel Company fait l'acquisition de chantiers maritimes valant $4,800,000 à Quincy, Mass.—Nouvelle industrie dans le trust.—La corporation va faire concurrence au monde entier dans la construction des vaisseaux de guerre.

(Spécial au New-York "Times").

Bethlehem, 25 avril—La Bethlehem Steel Company, dirigée par Charles M. Schwab a acheté la Fore-River Shipbuilding Company, une entreprise valant $4,8000, établie à Quincy, Mass., afin de faire concurrence au monde entier dans l'industrie de la construction des navires de guerre.

Cela n'a pas l'air d'une compagnie en banqueroute quand on lui prête l'intention d'entrer en concurrence avec le monde entier dans l'industrie de la construction des navires de guerre.

M. MEIGHEN: L'honorable député voudra-t-il lire la partie qui lui fait dire qu'elle a été achetée au prix de $4,800,000?

M. PUGSLEY: C'est dans le titre:

Les chantiers maritimes de Fore River achetés par Schwab. La Bethlehem Steel Company fait l'acquisition de chantiers maritimes de $4,800,000 à Quincy, Mass.

L'article continue:

L'achat de la Fore-River complète une organisation dont le bordereau des salaires contiendra les noms de 25,000 hommes et qui sera en état de construire et équiper des navires de guerre, blindés de la quille aux tourelles.

D'après l'administration de la Bethlehem Company, elle a fait l'acquisition de la Fore-River dans le but de compléter son organisation et la mettre en état de construire tous les produits en fer et en acier en usage sur terre et sur mer.

Contrairement à la rumeur, cet agrandissement n'a pas pour but de faire pièce au trust de l'acier et ne signifie pas non plus la guerre aux autres chantiers maritimes. Il aura simplement pour effet de permettre à la Bethlehem d'entrer en concurrence avec le monde dans l'industrie des navires de guerre.

La Fore-River a le contrat de la construction d'un des navires de guerre de l'Argentine. Le contrat pour un autre est allé à la New York Shipbuilding Company, de Camden, M. Schwab a le contrat pour la fourniture des plaques de blindage en acier des canons et des munitions pour les deux navires. Cette transaction lui a procuré de nouveaux renseignements sur la construction maritime et la Fore-River lui a paru nécessaire au perfectionnement de son organisation.

Et, cependant, mon honorable ami a cherché à créer l'impression que cette compa-

gnie était en banqueroute. Qu'on me permette de continuer:

Boston, 25 avril.—On s'attend au transfert de l'établissement de la Fore-River, ce qui doublerait la construction maritime dans notre port. La compagnie a fait annuellement des affaires pour un montant variant entre $6,000,000 et $12,000,000.

Vingt-trois navires sont en cours de construction aux chantiers, représentant une agglomération de contrats pour $20,000,000.

Et cette compagnie est censée être en banqueroute:

Pratiquement ce sont tous des vaisseaux de guerre. La compagnie construit un bâtiment de guerre, neuf sous-marins, deux contre-torpilleurs et un aviso pour les Etats-Unis. Il y a de plus en construction un bâtiment de guerre monstre pour la République Argentine. La maison Schwab a l'intention d'ajouter un énorme bassin de radoub aux chantiers.

Les officiers de la Fore-River Shipbuilding Company sont le contre-amiral en retraite Francis T. Bowles, président et F. C. Dumaine, vice-président.

Suivent les noms des directeurs.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Dans quel journal trouvez-vous cela?

M. PUGSLEY: Le "New York Times".

M. REID: Quelle date?

M. PUGSLEY: 26 avril. Il continue:

L'amiral Bowles a refusé de faire aucune déclaration ce soir concernant l'aciérie.

Un DEPUTE: Et le prix?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami avait raison; il n'est pas question du prix excepté dans le titre.

M. BEST: Etait-il juste de déclarer que ce prix avait été payé?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami a un peu raison. Je me suis appuyé sur le titre.

M. BOYCE: Retirez-le alors.

M. PUGSLEY: Non, je ne le retirerai pas. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai pris cela dans le titre et que je ne puis dire quel a été le prix réellement payé. Mais je crois avoir démontré que mon honorable ami était complètement dans le tort en cherchant à faire naître l'impression que cette compagnie était en liquidation, que c'était réellement une compagnie en banqueroute et qu'elle avait été achetée par la Bethlehem Steel Company à un prix de sacrifice. Il n'y a aucune déclaration même dans l'article qu'il a lu lui-même qui justifie son assertion en ce sens. Mon honorable ami dit que si nous entreprenons la construction de bâtiments de guerre en ce pays, cela nécessitera l'établissement de chantiers maritimes qui coûteraient de $40,000,000 à $50,000,000. Je nie cela. D'après l'état même fourni à mon honorable ami par quelqu'un—il ne dit pas par qui—il paraît qu'aux chantiers maritimes en Angleterre lesquels sont la propriété du gouvernement britannique on ne fabrique pas les plaques de blindage ou les canons ou l'équipement que l'on se procure ailleurs. Mon très honorable ami le premier ministre qui, comme je l'ai dit, cherche à sucrer la pilule qu'il veut faire avaler au peuple canadien, a cherché à créer l'impression que le gouvernement britannique fera quelque chose pour le Canada parce qu'il a l'intention d'ordonner la construction de bâtiments en ce pays.

Eh bien, alors, mon très honorable ami a été obligé d'admettre que tant qu'il n'y aurait pas quelque maison canadienne en état de fournir les plaques de blindage et les canons, il faudrait se les procurer en Angleterre, et nous savons, et mon très honorable ami devrait le dire à ce comité après avoir vu les chantiers maritimes en Angleterre, que plusieurs des plus grands chantiers d'Angleterre ne fabriquent eux-mêmes ni les plaques de blindage ni les canons ni l'équipement, mais se les procurent d'autres chantiers. Dans le singulier mémoire transmis par M. Winston Churchill, et que le premier ministre a déposé devant la Chambre, il disait qu'un grand chantier de marine près d'Elswick avait été établi au prix de £750,000. Nous savons qu'il y a un vaste chantier de construction maritime, à Belfast, je crois, qui obtient ses plaques de blindage d'une manufacture de plaques de blindage près de Liverpool. Les plaques de blindage, les canons et l'équipement sont obtenus dans différentes parties du pays et transportés aux chantiers.

Mon honorable ami, dans le discours qu'il a prononcé il y a quelque temps, a fait allusion au grand cuirassé qui se construit aux chantiers de Fore-River pour la république Argentine. Il a parlé de retard, mais il n'a pas dit au comité que ce retard a pour cause la négligence apportée par les manufacturiers de plaques de blindage à exécuter leur entreprise.

La compagnie de construction maritime de Fore-River a terminé autant qu'elle le pouvait dans ses chantiers la partie de son entreprise dans le temps spécifié, et le navire est aujourd'hui à flot et on pose les plaques de blindage. Mais tous les retards ont été occasionnés par les manufacturiers de ces plaques qui ont négligé d'exécuter leur entreprise, à cause des nombreuses commandes qu'ils avaient reçues récemment. La même chose arrive en Angleterre. Ouvrez un journal quelconque qui traite de constructions navales, et vous y lirez que la construction de certains navires sont en retard d'un an ou deux. Parcourez les discours prononcés pendant la dernière session du parlement britannique et ils vous apprendront que le premier lord de l'ami-

rauté déclare que les entrepreneurs sont en retard pour la livraison des navires qu'ils avaient entepris de construire pour le gouvernement britannique. La déclaration faite par mon honorable ami il y a quelque temps reposait sur des renseignements puisés dans ce même journal, le "Shipping News" qui paraît nourrir certains préjugés contre la compagnie de construction maritime de Fore-River.

Il nous a rappelé qu'au dire de ce journal, ce navire destiné à la république Argentine est un élephant blanc, que son achèvement est en retard et qu'il sera probablement suranné, lorsqu'il sera terminé. Puis vient l'extraordinaire affirmation que ce navire passerait probablement aux mains d'un gouvernement européen, affirmation des plus singulières de la part de mon honorable ami à savoir, qu'un navire, parce qu'il est suranné, serait rejeté par la république Argentine, mais accepté par un gouvernement européen. Voilà un échantillon des absurdités qui s'étalent parfois dans les journaux, et surtout dans les journaux hostiles à ce qu'ils attaquent.

Mon honorable ami parle des fortes dépenses qu'entraîne la création de chantiers de marine. Mon honorable ami ne sait-il pas que lorsqu'il est entré en fonctions, il a trouvé dans son ministère une soumission de Cammell, Laird et compagnie, une des plus grandes, et des plus solides sociétés de construction maritime du Royaume-Uni, s'engageant à construire au Canada, dix navires de guerre pour le gouvernement canadien, et n'a-t-il pas trouvé le dépôt de Cammell, Laird et compagnie dans les dossiers, avec leur soumission en attendant que lui et le Gouvernement s'en occupassent? N'a-t-il pas trouvé que tous les dépôts avaient été remis, sauf celui de Canmell, Laird et compagnie, et n'était-ce pas un dépôt de $100,000 allant avec la soumission, et, qu'il était appelé à régler, ainsi que je l'ai dit? Ne sait-il pas que Cammell, Laird et compagnie proposait de construire au Canada un chantier de marine tout à fait moderne?

M. BOYCE: Où?

M. PUGSLEY: Au port de Saint-Jean.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. PUGSLEY: Puis-je demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si la soumission de Cammell, Laird et Compagnie n'était pas une soumission pour construire ces navires au port de Saint-Jean?

M. SMITH (Ontario): Pourquoi ne l'avez-vous pas acceptée?

M. PUGSLEY: Pour la raison que dans la province de Québec, la question d'une marine canadienne était en discussion. Elle n'était pas en discussion dans aucune autre partie du Canada, il est vrai, mais dans la province de Québec on en faisait un sujet de discussion. Dans cette province certains hommes publics cherchaient, à la tribune populaire, à soulever les préjugés contre le Gouvernement, et à faire croire au peuple que la création d'une marine canadienne serait la ruine de Québec, qu'elle aboutirait à la conscription, que les jeunes gens de Québec seraient forcés de faire la guerre à l'étranger. Inutile, monsieur le président, de répéter ce qu'on a dit à Québec. Vous ne le savez que trop. Vous savez les indignes appels aux préjugés qui ont retenti dans cette province. Le Gouvernement crut que dans les circonstances, comme il s'était écoulé très peu de temps entre le retour d'Angleterre du premier ministre du jour et de son collègue, le ministre de la Marine, et la dissolution, il était convenable d'ajourner l'acceptation du contrat pour la construction des navires de guerre, et l'inauguration de la construction de la marine canadienne jusqu'après les élections. Puis, après les élections, nous avons cru qu'il n'était pas juste d'adjuger l'entreprise, mais que le règlement de la chose devait être laissé au nouveau Gouvernement. L'ancien Gouvernement n'a pas traité de façon insolite cette question de la construction de navires de guerre, et la preuve, c'est que relativement à une importante entreprise intéressant le port de Saint-Jean, le développement de la baie de Courtenay, entreprise comportant une dépense de $10,000,000 ou $12,000,000, on avait demandé des soumissions. J'aurais été très heureux de voir adjuger cette entreprise, grosse d'heureuses conséquences pour ma propre ville et pour le Nouveau-Brunswick, mais le Gouvernement pensa qu'en vue des élections, il valait mieux laisser le nouveau Gouvernement régler la question. Je suis bien aise que le ministre de la Marine et des Pêcheries, avec le faible concours que j'ai pu lui apporter ait engagé et décidé ses collègues à adjuger l'entreprise pour ces grands travaux de port à la baie Courtenay.

Mais ici mon honorable ami a faibli; et faibli de la plus déplorable manière. Par suite de cette alliance sacrilège avec le parti nationaliste de Québec, et cette expression dont je me suis servi en dehors de cette Chambre, je continuerai à m'en servir, chaque fois que j'en aurai l'occasion, il fut obligé de remettre ce dépôt de $100,000 à Cammell, Laird & Company; il fut impuissant à prendre une initiative touchant les soumissions, et dut abandonner, pour le moment du moins, l'idée d'une marine canadienne.

Mon honorable ami a entendu la question de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) demandant où Cammell, Laird & Company se proposaient de construire ces

navires. Je demandais à mon honorable ami, homme d'honneur qu'il est, de dire à cette Chambre où Cammell, Laird & Company voulaient, par leur soumission écrite, construire ces navires de guerre. Je lui demanderai s'il n'est pas vrai que, lorsqu'il est entré en fonctions, il a trouvé dans son ministère la soumission de Cammell, Laird & Company avec un dépôt de $100,000, et aucun autre dépôt parce qu'ils avaient tous été remis aux soumissionnaires. Je lui demanderai où Cammell, Laird & Company voulaient construire ces navires de guerre. Il sait, comme moi, qu'ils entendaient les construire à Saint-Jean. Il sait, comme moi, qu'ils avaient choisi un emplacement pour leur chantier juste à côté du bassin de radoub qui se construit dans la baie Courtenay, et il sait tout aussi bien que moi, que s'il avait engagé ses collègues à adjuger l'entreprise à Cammell, Laird & Company, les chantiers seraient déjà bien équipés, les quilles d'un certain nombre de ces navires auraient été posées et il y aurait un très grand nombre d'hommes employés dans le chantier de marine au port de Saint-Jean. Le ministre de la Marine a le devoir d'éclairer cette Chambre sur la soumission de Cammell, Laird & Company, sur les navires qu'ils voulaient construire, sur les prix qu'ils demandaient, et sur l'endroit où ils voulaient établir leur chantier de marine.

Quant à affirmer que le coût de construction d'un chantier de marine est si élevé qu'il dépasse les moyens financiers du peuple canadien, que dites-vous de la grande maison Vickers, Son & Maxim? A la demande de l'ancien Gouvernement elle a construit en Angleterre un grand bassin de radoub; elle a amené au port de Montréal, elle y établit un chantiers de marine, et je tiens de source autorisée que Vickers, Sons & Maxim ont offert au Gouvernement de construire des navires de guerre à Montréal; ils ont offert de plus que dans dix-huit mois, à dater du jour où l'entreprise leur aurait été adjugée, de commencer la construction d'un navire de guerre dans les chantiers qu'ils construisent à Montréal.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nie-t-il cela? J'ai demandé de déposer la correspondance, et le premier ministre a répondu que la correspondance était d'une nature secrète et que Vickers, Son & Maxim avaient refusé de la laisser déposer devant le Parlement. Vickers, Son & Maxim ont de vastes chantiers dans le Royaume-Uni, et quand on demande des soumissions pour la construction de trois gros navires de guerre à construire en Angleterre, j'ose dire que Vickers, Son & Maxim se porteront soumissionnaires pour cette construction là-bas. Construire ces navires à Montréal ou dans le Royaume-Uni, cela leur est égal. Je comprends parfaitement qu'il leur répugne de créer un sentiment d'antagonisme entre eux et le Gouvernement actuel qui a décidé de construire ces navires non pas au Canada, mais dans le Royaume-Uni; qui ne veut pas dépenser ces $35,000,000 au pays où la main-d'œuvre canadienne en bénéficierait, mais veut envoyer cet argent en dehors du pays afin de donner de l'ouvrage aux ouvriers du Royaume-Uni. Je le tiens de bonne source; je ne crains pas de citer mon autorité; je n'ai pas reçu ce renseignement en confidence, et je dirai à la Chambre sur quelle autorité j'appuie ce que je dis.

Avant de le faire, permettez-moi de dire que toutes ou presque toutes les négociations qui eurent lieu au sujet d'un bassin de radoub et la création de chantiers de construction maritimes dans le port de Montréal ont eu lieu entre le Gouvernement précédent et l'ancienne commission du port et un de ces commissaires était M. Ballantyne qui est la source de mes renseignements. M. Ballantyne m'a dit que la maison Vickers, Son & Maxim avait offert de construire les cuirassés d'escadre dans leur chantier de Montréal et avait déclaré que si elle obtenait l'entreprise, elle serait capable dans l'espace de dix-huit mois de construire la quille du premier cuirassé. Ce serait intéressant pour la Chambre et le pays d'avoir cette correspondance confidentielle et secrète qui a été échangée. Je regrette que nous ne l'ayons pas; j'ignore ce qu'elle contient, mais j'ai cité la déclaration qui nous avait été faite, non d'une façon confidentielle, mais dans une conversation ordinaire par un citoyen qui avait pris part aux négociations pour la construction d'un bassin de radoub et d'un chantier de construction maritime à Montréal. C'est sur cette déclaration que je m'appuie avec la plus grande confiance pour dire que la maison Vickers, Son & Maxim, si l'entreprise avait été donnée pour construire des navires de guerre à Montréal, aurait été prête à se mettre à l'œuvre et aurait pu poser la quille du premier cuirassé dans l'espace de dix-huit mois. Je regrette d'avoir pris tellement le temps du comité, mais je ne l'aurais pas fait si mon honorable ami (M. Hazen) n'avait pas prononcé les paroles qu'il a dites. Je suis peiné que mon honorable ami (M. Hazen) ait cru devoir s'efforcer de tout son pouvoir de présenter des arguments au peuple canadien contre l'encouragement à la construction des navires de guerre chez nous. Je suis peiné de le voir s'efforcer par tous les moyens possibles de montrer à la Chambre qu'il serait infiniment préférable, au lieu de chercher à construire des navires de guerre au Canada, de retarder indéfiniment l'industrie de la construction maritime chez nous et d'envoyer notre argent

aux autorités anglaises pour faire construire ces navires en Angleterre.

J'étais loin de m'attendre à cela de la part de mon honorable ami, qui se vantait d'avoir dans les narines l'odeur de l'eau salée et qui glorifiait le vieux bon temps où Saint-Jean était un des plus grands ports de construction du monde, où Saint-Jean produisait ces splendides navires qui voguaient sur les océans et qui étaient l'orgueil non seulement de Saint-Jean, mais des Provinces maritimes. Je suis attristé au delà de toute mesure que mon honorable ami, qui prétendait vouloir ressussiter les constructions maritimes au Canada, ait si peu de foi dans l'intelligence, l'esprit d'entreprise et l'habileté du peuple canadien et des ouvriers canadiens, pour envoyer cet argent hors du pays au lieu de vouloir l'employer ici dans l'industrie maritime. Je regrette qu'il lui soit observé, en sa qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, fonction qui lui donne l'initiative de la construction des navires, de porter le coup fatal qui atteint non seulement sa propre circonscription, mais tout le Canada. Qu'il me soit permis de demander à mon honorable ami (M. Hazen) si ce n'est pas payer terriblement cette alliance entre le parti conservateur et le parti nationaliste de Québec.

M. HAZEN: Je crois que la Chambre admettra que le discours de mon honorable ami (M. Pugsley), et plus spécialement la dernière partie, aurait été mieux à sa place dans une réunion électorale qu'à la Chambre, car il était évidemment destiné à y être prononcé, quand lui et moi nous nous rencontrerons quelque jour dans l'avenir à la tribune publique. Je dois avouer que je suis probablement attristé d'avoir causé tant de peine à l'honorable député. Nous avons été, lui et moi, pas toujours mais quelquefois, adversaires en politique et même alors rien ne m'aurait fait plus de peine que si une de mes paroles avait pu blesser l'âme candide de mon honorable ami au point où je l'ai vu peiné aujourd'hui. Il était si attristé et si chagriné qu'il en a presque versé des larmes. Sans doute, j'accepte ce qu'a dit mon honorable ami, en toute sincérité et je l'assure qu'à l'avenir, soit ici, soit dans une situation politique quelconque, je m'efforcerai de ne pas lui causer la même peine et la même angoisse qu'aujourd'hui.

Maintenant je passerai à un autre sujet. Pendant que je parlais très brièvement, du reste, mon honorable ami s'est levé et a demandé de me poser une question. J'ai répondu certainement et je me suis assis pendant qu'il posait sa question à laquelle j'ai répondu. J'aurais cru qu'il m'aurait rendu la même politesse. L'honorable député a pu se conduire dans la limite stricte de ses droits, mais je tiens à dire qu'il n'a pas agi avec la courtoisie qui est due aux membres de cette Chambre quand il a refusé de me permettre de lui poser une question alors qu'il prononçait son discours. Il n'y a aucun député, et sur ce point nos adversaires seront de mon avis, qui devrait plus volontiers accorder cette politesse à un de ses collègues, que l'honorable député de Saint-Jean, parce qu'il n'y a aucun député qui se lève aussi souvent pour poser des questions ou offrir des explications, en interrompant le député qui parle même au milieu d'une phrase.

La facilité de poser une question a toujour été invariablement accordée à mon honorable ami et je ne crois pas que ce soit une bonne note pour sa conduite parlementaire de refuser de me laisser poser une question et de me dire que je pourrai le faire qnand il aura fini de parler.

Il a commencé par faire une déclaration des plus extraordinaires pour que la Chambre puisse croire que la compagnie Bethlehem avait payé pour les chantiers maritimes et l'outillage de la compagnie Fore-River $1,000,000 de plus qu'ils n'avaient coûté. Il a dit qu'ils avaient coûté $3,000,000 et qu'ils avaient été vendus $4,000,000 à la compagnie Bethlehem. Il n'y a eu aucune erreur sur ce point et l'impression est restée que la compagnie Fore-River avait été si prospère qu'elle avait pu vendre ses chantiers $1,000,000 de plus qu'ils n'avaient coûté. Il a vu sa déclaration mise au défi et il a dit qu'il en donnerait la preuve dans un journal de New-York. Mais du commencement à la fin, dans ce journal de New-York, il n'y avait pas un mot pour justifier la vente de cette entreprise pour $4,800,000. Mais l'honorable député peut dire qu'il avait raison en s'en rapportant au titre. Il a regardé le titre, mais là encore pas un mot ne le justifiait. Le titre ne dit pas que les chantiers ont été vendus pour $4,800,000, mais il dit que la compagnie Bethlehem avait acheté un outillage de $4,800,000 ce qui est bien différent.

Pourtant c'est là-dessus que s'appuie l'honorable député pour soutenir comme il l'a déjà fait en maintes occasions, que la Bethlehem Company avait payé cet outillage $4,800,000. L'honorable député ne peut pas excuser sa conduite à ce sujet. Il a essayé de tromper la Chambre et le pays. Je l'accuse d'avoir fait une déclaration qui était absolument sans fondation et absolument fausse.

M. OLIVER: Je soulève une question de règlement.

Quelques DEPUTES: Asseyez-vous.

M. OLIVER: Je veux demander si mon honorable ami est autorisé à dire que l'honorable député de Saint-Jean a fait une déclaration absolument sans fondation et absolument fausse.

M. HAZEN: L'honorable député soulève-t-il une question de règlement?

M. OLIVER: Oui.

M. HAZEN: Alors je désire parler sur la question de règlement. J'ai le droit de dire et je me conforme aux règles parlementaires en disant que la déclaration de l'honorable député est sans fondation et fausse. Je ne me serais pas conformé au règlement si j'avais dit que mon honorable ami savait que c'était sans fondation et faux. Je n'enfreins nullement le règlement et je sais ce que je dis.

M. OLIVER: Je demande la décision du président.

M. le PRESIDENT: La question de règlement est mal invoquée.

M. HAZEN: Je suis prêt à donner à la Chambre mes preuves relativement à la vente des chantiers de la Fore-River à la compagnie qui les a achetés. Ma source d'information est un journal technique de navigation admis par tous les intéressés dans la construction maritime comme faisant autorité, et non pas un journal publiant des rumeurs comme celui qu'a cité mon honorable ami de Saint-Jean. Ce journal est le "Shipping Illustrated", que j'ai déjà lu auparavant. Voici le numéro du 3 mai, qui date de trois jours seulement. Je donnerai à la Chambre les conditions de la vente de la Fore-River Company à la Bethlehem Company. L'honorable député a déclaré que la Fore-River Company n'était pas dans des difficultés financières. Il a prétendu que j'avais eu tort de dire que la compagnie avait dû entrer en liquidation. Je lirai cet extrait et je laisserai la Chambre juge de se prononcer sur l'exactitude de mes paroles. D'après ce qu'a dit l'honorable député on aurait pu croire que la Fore-River Company avait fait une opération brillante et que c'était une si belle entreprise que chacun s'efforçait de pouvoir acheter le capital de cette compagnie. Permettez que je lise ce qui est imprimé. Je n'ai pas voulu abuser du temps de la Chambre et je ne l'avais pas lu auparavant, mais je dois le faire maintenant, après ce qu'a dit le député de Saint-Jean.

D'après les conditions de la vente, la Bethlehem Steel Company prend l'outillage et autre actif de la Fore-River Company pour lesquels elle paye £600,000 en actions privilégiées de la Bethlehem et en remboursant les obligations hypothécaires 5 p. 100 payables le 1er mai 1942.

Rien ne peut être plus clair que cela.

Le comité des actionnaires de la Fore River d'autre part consentent à l'achat et acceptent les dispositions pour la vente de $750,000 des obligations de première hypothèque pour vingt ans à 5 p. 100 de la nouvelle compagnie acquéreur, lesdites obligations étant garanties par la Bethlehem Company. La Fore-River Shipbuilding Company, réorganisée le 6 septembre 1904 pour succéder à la Fore-River Ship and Engine Company de 1901, avait une capitalisation totale de $4,8000,000 en capital préférentiel de 6 p. 100 sans cumul et en capital ordinaire également divisés.

En prenant comme base la cote actuelle des obligations de la Bethlehem, les porteurs d'obligations privilégiées de la Fore-River Shipbuilding Company perdront environ 80 p. 100 de leur mise, au pair, tandis—que les actionnaires ordinaires ne recevront rien. Le dernier bilan publié par la Fore-River Company daté du 31 décembre 1912, estime la valeur de l'outillage et des immeubles à $3,631,368 et accuse un excédent de l'actif sur le passif, de $236,481. En prenant ce bilan pour base, la vente de l'outillage moyennant $600,000, paraît d'un bon marché ridicule, mais les acheteurs payent beaucoup plus que les $600,000 en obligations de la Bethlehem, que les porteurs d'obligations de la Fore-River Company recevront, car il leur faudra liquider et payer les dettes de l'ancienne compagnie. Il est maintenant admis que si M. Charles M. Schwab, de la Bethlehem Company, n'était pas venu à la rescousse et n'avait pas pris les chantiers à sa charge, la Fore-River Shipbuilding Company aurait dû fermer ses portes, par suite du manque de capitaux pour continuer les opérations.

Puisque les actionnaires ordinaires ne recevront rien et que les porteurs d'obligations privilégiées perdront 80 p. 100 de leur mise, je crois que les mots dont je me suis servi à l'adresse de cette compagnie ne sont pas trop forts et ne comportent aucune exagération. Ce sont ces chantiers que l'honorable député de Saint-Jean nous citait comme modèles et qu'il disait prêts à entreprendre de construire des navires de guerre pour les nations étrangères. Nous constatons aujourd'hui que cette compagnie est en banqueroute et que si M. Schwab n'était pas venu à son secours, elle aurait fermé ses portes et aurait été mise en liquidation, par suite du manque de capitaux de continuer les opérations. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire davantage, pour convaincre la Chambre que j'avais raison de parler comme je l'ai fait, de la situation financière de cette compagnie.

Mon honorable ami a jugé à propos de discuter beaucoup d'autres questions. Il semble être sous l'impression qu'il retirera quelque avantage politique en répétant que le Gouvernement dont je suis le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Affaires Navales, a refusé de signer un marché avec Cammell, Laird et compagnie, pour la construction de croiseurs et de contre-torpilleurs, pour lesquels l'ancien gouvernement avait demandé des soumissions, soumissions qu'il a eues entre les mains cinq mois, sans rien décider. L'honorable député peut exploiter cet incident tant qu'il le voudra, mais je me permettrai de lui dire que devant les électeurs de ma propre circonscription où partout ailleurs, je suis prêt à le rencontrer

quand il le voudra, et à démontrer à tous les auditeurs que l'esprit de parti n'aveugle pas, que dans cette affaire le ministre de la Marine et le Gouvernement dont il fait partie, ont agi dans les meilleurs intérêts de tout le pays.

L'honorable député prétend que si ce marché avait été signé et que si l'entreprise avait été concédée, les navires auraient été construits à Saint-Jean. J'ai déjà expliqué que les soumissions en question ont été reçues le 1er mai et que le Gouvernement dont l'honorable député faisait partie, n'a quitté le pouvoir que le 10 octobre, cinq mois après la réception des soumissions. Que faisait alors mon honorable ami et sa grande influence? Que faisait-il du profond intérêt qu'il porte aux électeurs de sa circonscription, puisque pendant cinq mois il a laissé ces soumissions dans les tiroirs de son bureau à Ottawa, sans s'occuper de ceux auxquels il porte aujourd'hui une si vive sollicitude?

L'honorable député a aussi parlé les travaux de la baie de Courtenay. A chaque élection, tous les ans, l'honorable député est venu répéter aux électeurs de Saint-Jean; maintenez-moi au pouvoir et vous verrez bientôt ces travaux en cours d'exécution. Pendant l'élection de 1908, on fit savoir aux électeurs, par voie des journaux, que si mon honorable ami et le Gouvernement dont il faisait partie étaient maintenus, on verrait bientôt de grands paquebots charger et décharger leurs cargaisons sur les quais, dans la baie de Courtenay. Cependant, de 1908 à 1911, pas un coup de marteau n'a été donné. Des soumissions ont été demandées à la veille de l'élection, mais aucun marché ne fut signé; on fit miroiter l'affaire aux yeux des électeurs et je suis convaincu que si le gouvernement libéral avait été maintenu, la question ne serait pas plus avancée qu'auparavant.

L'honorable député prétend aussi que si l'ancien Gouvernement avait été maintenu, les navires destinés à la marine canadienne auraient été construits à Saint-Jean, mais j'ai vu dans les journaux que d'autres membres importants du parti libéral avaient déclaré que ces navires seraient construits à Sydney et que d'autres encore affirmaient qu'ils seraient construits à Halifax. Mais j'ai encore mieux que tout cela, pour établir que les navires n'auraient pas été construits à Saint-Jean; le chef de mon honorable ami a déclaré en termes formels, dans cette Chambre même, que les navires auraient été construits à Montréal. Permettez-moi de rapporter les propres paroles de l'honorable chef de l'opposition, prononcées dans cette Chambre, le 12 décembre 1912 et rapportées ainsi à la page 1083 des débats:

Oui; nous avons pensé, vu que les élections générales approchaient, qu'il ne serait pas juste, dans une question de ce genre, qui était en dispute entre les deux partis, d'accorder l'entreprise au cas ou il pourrait survenir, ainsi que cela est arrivé, un changement de gouvernement. Je déclare...

L'honorable chef de l'opposition parlait avec toute la responsabilité qui s'attache aux paroles d'un ex-premier ministre.

Je déclare aujourd'hui que le présent Gouvernement aurait mieux fait d'accorder l'entreprise de la construction de ces navires, et nous aurions aujourd'hui en cours de construction, dans les chantiers maritimes de Montréal, quatre croiseurs et six contre-torpilleurs.

Il ne laisse pas même entendre que quelques-uns de ces navires pourraient être construits à Saint-Jean. Le Gouvernement avait demandé des soumissions pour quatre croiseurs et six contre-torpilleurs et l'honorable chef de l'opposition déclare formellement que si l'entreprise avait été concédée, ces quatre croiseurs et ces six contre-torpilleurs seraient aujourd'hui en voie de construction dans les chantiers maritimes de Montréal. J'invite mon honorable ami à régler cette question avec son chef.

Je n'abuserai pas davantage de la patience de la Chambre, mais j'espère que l'honorable député de Saint-Jean, avant de faire des assertions comme celles qu'il a faites concernant la Fore-River Shipbuilding Company prendra la peine de mieux se renseigner et qu'avant d'entreprendre de me contredire, il s'assurera que je n'ai pas entre les mains la preuve de tout ce que j'avance.

Il me reste un autre point à expliquer. C'est cette explication que je voulais donner, quand mon honorable ami n'a pas eu la courtoisie de m'accorder la parole. Il s'agit du coût du "Pennsylvanie". Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je répéterai ce que j'ai dit à ce sujet. Jai dit que le cuirassé d'escadre "Pennsylvanie" était un navire d'environ 31,000 tonnes; que le coût total estimatif, dans les chantiers de l'Etat, était de $16,345,275, ou $527 par tonne. Les chiffres que j'ai donnés à l'appui de cette prétention étaient comme suit: coût estimatif, dans les chantiers de l'Etat; construction et maintien, $750,000; équipement, $110,000; blindage et armement, $6,485,275, soit un total de $16,345,275. J'ai aussi donné les prix approximatifs, si le navire avait été donné à l'entreprise, avec la condition de la journée de huit heures, et j'ai mentionné la somme de $15,043,843. J'ai de plus donné lecture à la Chambre d'un état que je me suis procuré à Washington et les chiffres mentionnés dans cet état, se rapprochent beaucoup de ceux que je viens de donner.

Mon honorable ami qui parlait, non pas pour les membres de cette Chambre, mais pour les électeurs de notre division électo-

rale, prétend que j'ai commis une déplorable erreur dans cette affaire des croiseurs et des contre-torpilleurs. Permettez-moi de dire à mon tour, que c'est le Canada qui se trouverait dans une bien déplorable posture, si ces marchés avaient été signés. Quand le gouvernement a été appelé à étudier ces soumissions, il avait sous les yeux des rapports préparés par des fonctionnaires spéciaux du département naval, des hommes qui avaient occupé de hautes positions dans la marine impériale, des hommes qui avaient été amenés ici par le Gouvernement dont mon honorable ami faisait partie. Nous avions sous les yeux un mémoire préparé sous le Gouvernement précédent, vérifié par un mémoire subséquent. Il était dit dans ce mémoire que si les marchés étaient signés pour la construction de ces navires et que si ces derniers n'étaient pas livrés avant la date mentionnée dans le marché, ils seraient démodés et de très peu d'utilité pour le service auquel ils étaient destinés. Je maintiens que dans de pareilles circonstances, j'aurais gravement manqué à mon devoir, en tant que membre du Gouvernement et ministre des Affaires Navales, si j'avais entrepris de faire consentir mes collègues à un arrangement de cette nature.

Je n'ai aucun doute que mes collègues, ayant à cœur l'intérêt du public, auraient refusé de signer ce marché et il me semble que si mon honorable ami désirait réellement concéder la construction de ces navires pendant les cinq mois et deux semaines qu'il a eu ces soumissions entre les mains et s'il n'a pas réussi, c'est parce que ses collègues ont compris que l'exécution d'un pareil marché était contraire à tous les intérêts du pays.

Mon honorable ami a aussi prétendu que si le Gouvernement actuel n'a pas concédé l'entreprise, c'est grâce à l'alliance qui existait entre le premier ministre et les nationalistes de Québec. Je repousse absolument cette prétention qui a pris naissance dans l'imagination de mon honorable ami. Ses preuves à l'appui sont encore plus futiles que celles qu'il a prétendu trouver dans les journaux pour établir que la Fore-River Shipbuilding Company avait été achetée pour une somme de $4,800,000.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre aurait dû nous dire en quoi consistait l'alliance entre le parti conservateur et le parti nationaliste. Il dit que je n'ai pas de preuve de cette alliance. De nombreux journaux ont affirmé le fait et ont publié des discours dans lesquels des candidats nationalistes déclaraient qu'ils avaient l'assurance que si le parti conservateur était appelé au pouvoir, la loi navale serait rappelée. C'est ce qui a été dit dans un grand nombre de réunions électorales, non seulement par des nationalistes, mais aussi par des conservateurs. Si la loi navale était rappelée il n'y aurait pas de marine canadienne, puisque la marine canadienne devait être construite sous l'empire de la loi navale. Du moment que la loi était rappelée, il n'était plus possible de signer un marché pour la construction des navires. Telles sont les preuves que je possède et je suis certain que des centaines et des milliers d'électeurs de la province de Québec pourraient corroborer ce que j'ai dit ce soir.

Mais mon honorable ami a dit que la raison pour laquelle on n'avait pas accordé l'entreprise de la construction de ces dix navires, c'était qu'il en était arrivé à la conclusion, après avoir pris connaissance du rapport préparé par les experts de son ministère, que ces navires seraient surannés, avant même d'être construits. Qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire? Que le Canada ne pourra jamais construire de navires de guerre; qu'il ne lui sera jamais possible de donner l'entreprise de la construction d'un certain nombre de navires de guerre, au cours d'un laps de temps de six années, parce que, avant l'expiration de ces six années, s'il faut en croire l'argument invoqué par mon honorable ami, ces navires seront démodés. Cela n'est-il pas absurde? Mon honorable ami a oublié de dire au comité que, d'après cette convention, deux de ces navires devaient être construits en moins de quatorze mois chaque; ces dix navires devaient être construits en six ans, et qu'au fur et à mesure qu'on terminerait la construction d'un de ces navires, on en ferait la livraison au gouvernement. Un de ces navires aurait-il été hors d'usage moins de quatorze mois après que l'on aurait accordé l'entreprise de sa construction? Que faut-il pour mettre un navire de guerre hors d'usage? Cela signifie que, vu des modifications de plans, on fait subir des améliorations à un navire qui, considéré comme étant muni de toutes les améliorations modernes, ne sera tenu dans cinq, six ou dix ans, que comme ne possédant plus cette caractéristique. Mais, d'après les termes de cette convention—termes qui sont ceux de toutes les entreprises accordées par l'Etat—le ministère pourrait facilement modifier, en tout temps, les plans et devis, avant que les navires ne fussent mis en chantier, sinon en tout temps avant que les navires ne fussent réellement terminés; d'après les conditions de l'entreprise, si ces modifications occasionnaient des dépenses supplémentaires, le gouvernement accorderait une gratification aux entrepreneurs, tandis que si le coût de l'entreprise se trouvait réduit, grâce à la moindre de ces modifications, l'entrepreneur aurait à acquitter une gratification au gouvernement. C'est ce qui arrive dans toutes les conventions et c'est ce qui s'est produit dans le cas de ces en-

treprises. Cependant, s'il y avait quelque chose de repréhensible dans la convention projetée, pourquoi le nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries n'a-t-il pas invité, à nouveau, la concurrence? Ces plans et devis ont été préparés par l'amirauté anglaise et c'est cela qui me porte à croire qu'ils convenaient parfaitement à cette classe de navires, à l'estime des experts de l'amirauté. Si l'on pouvait améliorer ces plans et devis, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas demandé à l'amirauté de faire exécuter ces travaux d'amélioration par ses propres experts? Non, monsieur le président, si les règlements de la Chambre me permettent de parler ainsi, je dis à mon honorable ami qu'il jette de la poudre aux yeux des habitants de ce pays.

M. HAZEN: L'honorable député devrait être un excellent juge en la matière.

M. PUGSLEY: Si mon honorable ami se froisse des mots "jette de la poudre aux yeux", je les retirerai et je dirai que, lorsqu'il affirme qu'il n'a pas voulu être partie à cette convention, parce que ces navires auraient été hors d'usage, son allégation est complètement inexacte et qu'il ne s'appuie sur aucune donnée sérieuse. Je lui dis que l'assertion qu'il fait qu'il n'a pas voulu être partie à la convention parce que ces navires auraient été hors d'usage, est absolument inexacte et non motivée, s'il m'est permis de me servir du langage que l'honorable ministre a employé, il n'y a pas très longtemps. Il ne peut y avoir dans cela rien de contraire au règlement de la Chambre.

Un mot seulement de ce que l'honorable ministre a dit à mon adresse. M'est avis qu'on trouvera difficilement un discours prononcé par l'honorable ministre, au cours des dernières quinze années, dans lequel il n'a pas rappelé qu'il fut un temps, dans notre carrière politique, où lui et moi travaillions de concert. Monsieur le président, le fait ne s'est pas produit depuis quinze ans. Nous nous sommes séparés, en tant que notre existence politique se trouve concernée, depuis plusieurs années. Et qu'on me permette de dire à mon honorable ami que s'il veut se reporter à dix-sept années en arrière, il constatera qu'il a tenu une conduite politique qui lui a aliéné l'estime d'un grand nombre de ceux qui l'avaient jusqu'alors appuyé et qui ont cessé d'être ses partisans. Ceux-ci estimaient que non seulement il avait négligé les intérêts de ceux envers lesquels il lui incombait de remplir un devoir suprême, mais encore qu'il avait absolument gâché leur cause, et voilà pourquoi des centaines et des milliers de ceux qui avaient été ses admirateurs refusèrent de le suivre. Le résultat fut que, lorsqu'il en appela au verdict des électeurs, ceux-ci le laissèrent chez lui, lui fournissant ainsi l'occasion de consacrer ses grandes aptitudes à ses affaires personnelles. Mon honorable ami dit que, lorsque j'ai déclaré, d'après une nouvelle publiée dans un journal, que la compagnie Bethlehem avait payé cet outillage $4,800,000, j'ai voulu induire le comité en erreur. Il a cherché à faire croire, soit en paroles, soit autrement, dans une façon qui, je crois, est indigne d'un membre de cette Chambre...

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que le mot "indigne" puisse s'appliquer à un membre de cette Chambre.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, j'emploierai d'autres termes et je dirai que, en une façon indigne de tout gentilhomme de ce pays, il a tenté de faire croire que j'ai, de propos délibéré, cherché à tromper ce comité. Mon honorable ami vous a-t-il dit, monsieur le président, a-t-il fait connaître au comité ce qu'a payé pour cet outillage la compagnie Bethlehem? Il a bien parlé de ce qu'ont reçu les actionnaires, mais a-t-il dit ce qu'étaient leurs obligations?

Nous savons que toute compagnie en opération a des obligations. A-t-il dit à ce comité, ou le propriétaire du journal dont il a cité un extrait, a-t-il fait connaître ce que la compagnie Bethlehem a payé cette installation? Lorsque j'ai lu ce titre annonçant que la compagnie Bethlehem avait acheté cette usine de $4,800,000, j'ai cru que, en l'absence de tout autre renseignement, j'avais raison de supposer que ce montant de $4,800,000 représentait l'argent que la compagnie avait payé au vendeur. Qu'on me permettre de citer un extrait d'un journal à l'endroit duquel mon honorable ami montre quelque égard et dont les assertions sont facilement acceptées par lui. Je parle du "Star," de Montréal, qui contient une dépêche de Quincy, Mass., le siège même des chantiers maritimes de la Fore-River. Voici ce que publie le "Star", de Montréal:

Une VOIX: A quelle date?

M. PUGSLEY: Celle du 28 avril:

Spéciale au "Star", de Montréal.

Quincy, Mass., 26 avril.—On annonce, aujourd'hui, que la compagnie de construction de navires de Fore-River, dont le président est le vice-amiral Francis T. Bowles (en retraite), a été vendue à la compagnie des aciéries Bethlehem dont Charles M. Schwab est le chef.

On rapporte que le prix payé est de $4,800,000. La compagnie a fait, chaque année, des transactions qui représentent une moyenne de $6,000,000 à $12,000,000. A l'heure qu'il est, vingt-trois navires sont en voie de construction sur ses chantiers, ce qui représente des commandes s'élevant à $20,000,000 dont plusieurs se rapportent à des navires de guerre, y compris un cuirassé d'escadre, neuf sous-marins, deux contre-torpilleurs et une allège pour la marine de guerre des Etats-Unis.

Plus loin:

En outre, on construit également un cuirassé d'escadre pour le compte de la République Argentine. On dit que la compagnie dont Schwab est le président a arrêté des plans élaborés pour agrandir le chantier de Fore-River. On rapporte qu'elle se propose de construire un immense bassin de radoub entre autres travaux d'améliorations.

Je répète, monsieur le président, que si l'on tient compte des nouvelles publiées dans le "Times", de New-York, et dans le "Star", de Montréal, on doit raisonnablement en arriver à la conclusion que la compagnie des aciéries de Bethlehem n'a pas acheté l'outillage de la compagnie des chantiers maritimes de la Fore-River comme étant une industrie en décadence, où à la veille de la banqueroute, mais qu'elle l'a acquis dans le but d'être en meilleure posture pour faire concurrence à l'univers entier, au point de vue de la construction des navires de guerre, ainsi que les journaux l'annoncent.

Je veux ajouter quelques mots au sujet de l'assertion qu'a faite mon honorable ami, en disant qu'en quelque sorte j'ai cherché à lui causer du préjudice au sujet du retour qu'il a fait de son dépôt à la compagnie Cammell-Laird. Je regretterais de causer le moindre préjudice à mon honorable ami, mais lorsque je constate qu'en sa qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, qu'en sa qualité de membre du Gouvernement dont la voix aurait pu être si puissante dans l'octroi de l'entreprise de la construction de ces navires de guerre, qu'en cette qualité, alors qu'il avait devant lui une soumission pour construire ces dix navires de guerre dans le port de Saint-Jean, voisin du bassin de radoub que l'on construit maintenant, et qu'il trouvait dans son ministère un dépôt représentant $100,000 et qu'il a retourné, sans raison valable, à la compagnie Cammell-Laird, lorsque je relève tous ces détails, je dis qu'il a commis une injustice envers le Canada et envers la cité de Saint-Jean pour laquelle il est de mon devoir de le condamner.

C'est ce que je fais, non pas pour lui imputer le blâme personnellement, mais dans le but de faire connaître à la population de son comité et à celle que j'ai l'honneur de représenter ici, que, lorsque l'occasion unique s'offrait à lui d'accomplir beaucoup pour ses électeurs, au moindre signe désapprobateur du parti nationaliste de la province de Québec, il a ignoré cette occasion favorable et il a sacrifié ses électeurs, afin d'aider le Gouvernement dont il fait partie à maintenir l'alliance hybride qui existe entre le parti conservateur et le parti nationaliste dans la province de Québec.

Mon honorable ami dit qu'il ne peut rien y avoir dans l'argument que nous invoquons, parce que le très honorable chef de la gauche a déclaré que si le Gouvernement avait accordé l'entreprise, il y aurait eu dix navires de guerre en voie de construction dans le port de Montréal. Monsieur le président, si ce Gouvernement avait accordé l'entreprise de ces travaux, le chef de l'opposition n'aurait pas eu un mot à dire à ce sujet. De quel poids aurait été son avis dans l'octroi de l'entreprise? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se serait-il rendu auprès du très honorable chef de la gauche pour lui dire: Je veux votre consentement à ce que je sois partie à cette convention? Assurément non. Après que l'ancien Gouvernement eût abandonné la direction des affaires du pays, le chef et les autres membres de l'ancienne administration se trouvaient impuissants, en tant que cette entreprise était concernée. Ma querelle est avec le présent ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne veux pas savoir—et c'est aussi le cas de la population de Saint-Jean et du peuple du Canada—ce qu'aurait fait l'ancien Gouvernement, s'il avait été ramené au timon des affaires. Les intéressés veulent connaître ce qu'il incombait au présent Gouvernement d'accomplir. Le ministre de la Marine et des Pêcheries que nous avons aujourd'hui, lorsqu'il a pris la direction de ce département, a trouvé une soumission de Cammell-Laird et compagnie pour construire des navires de guerre, non pas à Montréal, non pas à Sydney, non pas à Saint-Jean, non pas à Halifax, mais au port de Saint-Jean; il a trouvé également un dépôt de $100,000. Je le répète, son devoir ne lui commandait pas de s'assurer au chef de l'ancien gouvernement, ou à moi, ou à toute autre personne, non, il lui incombait d'étudier la soumission, de tenir compte du dépôt et des conditions soumises par Cammell-Laird et compagnie.

La soumission de cette compagnie était la moins élevée et il était de son devoir d'agir d'après cette soumission. Il a eu l'occasion favorable d'agir ainsi, mais il n'a pas voulu en profiter, et c'est pourquoi je dis que son insuccès est complet aux yeux du pays.

Mon honorable ami dit qu'en ce qui a trait aux travaux de la baie Courtenay, il ne croit pas que si l'ancien Gouvernement avait pris la direction des affaires du pays, cette entreprise aurait été exécutée. Il dit qu'en 1908, j'ai promis l'exécution de ces travaux, promesse que j'ai réitérée, avant les élections de 1911, et qui, si l'ancienne administration eût repris les rênes du pouvoir, serait restée comme un appât devant les électeurs de Saint-Jean.

Est-il rien qui justifie un tel langage? Mon honorable ami parle de harangues électorales; mais que faisait-il quand il tenait de tels propos non dans le but d'influencer

les membres de la Chambre, mais dans l'espoir de me nuire de quelque manière auprès de la population de Saint-Jean.

M. CARVELL: Demain, on trouvera tout cela dans les colonnes du "Standard".

M. PUGSLEY: Oui, ce journal annoncera demain que le ministre a fait un discours d'une éloquence à l'emporte-pièce, le discours de sa vie—on sait d'ailleurs qu'il est capable de faire un bon discours.

M. HAZEN: Qu'est-ce que le "Telegraph" dira du vôtre?

M. PUGSLEY: Le "Telegraph" respecte toujours la vérité. Mon honorable ami a-t-il raison de me prendre ainsi à partie? La mise en bon état de la baie de Courtenay constituait une importante entreprise devant occasionner la dépense de plusieurs millions de dollars. A mon entrée au ministère des Travaux publics, en 1907, je mis immédiatement à l'étude la question de l'amélioration du port de Saint-Jean, tant du côté ouest que du côté est. Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) n'est pas sans savoir que, vu l'accroissement rapide des affaires du port, on pourra difficilement pourvoir ce dernier des installations nécessaires au trafic d'hiver.

Je fis faire des investigations dans la baie de Courtenay. Il y avait là un grand bassin d'où l'eau se retirait à marée basse. L'exécution des travaux d'amélioration dépendait de la question de savoir si le fond de la baie se composait de vase ou de roche. Pour se rendre compte de la possibilité d'exécution de l'entreprise, il fallut faire des sondages sur presque chaque pied de la vaste superficie du bassin. Je tins des ingénieurs à ce travail pendant un temps assez long, après quoi des plans furent tracés avec un soin minutieux. Ces plans furent soumis au Gouvernement, revus et corrigés par des ingénieurs et, enfin, approuvés. L'appel de soumissions eut lieu après cela, soit au commencement de l'été de 1911. Il fallut beaucoup de temps et faire faire beaucoup d'études par des spécialistes pour savoir si l'entreprise pouvait s'exécuter à un prix en rapport avec les ressources du pays.

Mon honorable ami et ses collègues ont bien cherché—j'en ai la preuve—à s'écarter des plans que nous avions fait tracer en vue des travaux d'amélioration de la baie de Courtenay, mais ils ont fini par se voir obligés d'adjuger l'entreprise d'après ces plans et d'après les offres que nous avions fait avant d'abandonner le pouvoir. Autant que je sache, les plans n'ont pas subi la moindre modification. La population de Saint-Jean doit me savoir gré, elle doit savoir gré au Gouvernement dont je faisais partie, de notre vigoureuse activité, de ce que nous avions pris nos mesures avec un soin tel, que mon honorable ami, lorsqu'il fut devenu ministre, s'est trouvé incapable d'apporter la moindre modification aux plans et au cahier des charges de cette gigantesque entreprise.

A un moment donné, l'honorable ministre songea à mettre les soumission de côté —n'est-ce pas le cas? N'a-t-il pas songé, à certain moment à subdiviser l'entreprise et à donner raison à ceux qui, avant l'élection, me reprochaient d'avoir fait soumissionner l'entreprise en entier? Mon honorable ami n'en est-il pas venu à la conclusion que s'il agissait de la sorte et s'écartait des plans que nous avions fait tracer, c'en serait fait de sa carrière politique dans la circonscription de Saint-Jean?

Je suis bien aise que le ministre s'en soit tenu à notre programme, je suis bien aise que le Gouvernement ne se soit pas écarté de la voie que nous lui avions tracée, mais je sais aussi que s'il n'avait pas adopté nos plans, il aurait trouvé bien peu de choses à accomplir dans ses dix-huit mois d'exercice du pouvoir. Si satisfaisant qu'il soit de savoir que le Gouvernement pousuit les travaux de la baie de Courtenay, je trouve très fâcheux, je le répète, que mon honorable ami, ayant l'occasion de couronner cette vaste entreprise par la création d'un grand chantier maritime, par l'établissement de l'industrie de la construction des navires, ait si piteusement failli à la tâche et sacrifié de façon aussi déplorable l'intérêt du Canada de même que celui de la circonscription qu'il devait se savoir tenu de protéger.

M. HAZEN: Monsieur le président, bien que cette discussion entre l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et moi, n'ait, aux yeux des membres du comité, rien de bien intéressant ni d'édifiant, j'aimerais cependant à ajouter quelques mots en matière de réplique. Mon honorable ami a tellement l'habitude de faire des assertions . . . . .

M. GERMAN: Si cette discussion est permise, nous tenons à le savoir, car nous tenons à jouir de la même latitude que les autres membres de la Chambre.

M. HAZEN: L'honorable député de Welland (M. German) aurait bien pu penser à cela tandis que le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) avait la parole. Si la parole m'est accordée, j'entends ne la garder que quelques instants.

Mon honorable ami a tellement l'habitude de faire des assertions dépourvues de fondement qu'il finit par croire à l'exactitude rigoureuse de tout ce qu'il dit. Il a fait à propos de la baie de Courtenay une multitude d'assertions dont la plupart ne reposent sur absolument rien. A l'entendre j'aurais songé à fractionner l'entreprise. Je ne sache pas que pareille pensée me soit jamais venue à l'esprit, mais ce que je puis dire à l'honorable député, c'est que le Gouvernement a adjugé l'entreprise des tra-

vaux de la baie de Courtenay à $250,000 de moins que ne demandait le plus bas soumissionnaire; autrement dit, le plus bas soumissionnaire s'est vu obligé de réduire d'autant le prix auquel il offrait de se charger de l'entreprise.

L'honorable député a aussi fait allusion à ce que son très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) a dit de la construction des navires de guerre à Montréal, et il se demande en quoi cela pouvait bien regarder le chef du Gouvernement.

M. PUGSLEY: Je vous demande pardon; j'ai demandé en quoi le chef de l'opposition aurait eu à s'occuper de cela.

M. HAZEN: Fort bien; c'est de son chef de l'opposition qu'il parlait, du chef du gouvernement dont il était l'un des plus beaux ornements. Il désire savoir quelle affaire son chef aurait eue à la construction des navires? C'est une chose dont il aurait eu à s'occuper joliment si l'entreprise avait été adjugée, et, à en juger par ce que dit l'honorable député, elle le serait maintenant si le très honorable chef de l'opposition était encore au timon des affaires. Le leader de la gauche a lui-même déclaré que si le contrat avait été signé, six croiseurs et quatre contre-torpilleurs seraient déjà sur le chantier à Montréal et en voie de construction.

S'il y a une conclusion à tirer du raisonnement de mon honorable ami, c'est donc que le Gouvernement dont il faisait partie et dont le leader de la gaucre était le chef n'aurait jamais fait construire ces navires à Saint-Jean. Que l'honorable député se tire de là du mieux qu'il pourra. Piqué au vif, il a cru devoir rappeler que depuis quinze ans nous ne suivons plus la même voie en politique.

M. PUGSLEY: Depuis dix-sept ans.

M. HAZEN: Qu'on me permette de relater en peu de mots les circonstances dans lesquelles nous nous sommes séparés. A l'époque où le cabinet Mackenzie fut défait, mon honorable ami (M. Pugsley) appuyait M. Mackenzie, il était libéral. Quelques années plus tard, il passait dans le camp conservateur et accordait son appui au cabinet conservateur. En 1896, il avait déployé tant de zèle et d'activité pour notre cause que, sur sa propre demande, les conservateurs du comté de King lui offraient la candidature. Il l'accepta et se mit en campagne.

Pendant la session de 1896, il vint à Ottawa où nous eûmes l'occasion de nous entretenir de l'élection prochaine. Je n'avais jamais rencontré de plus ardent défenseur de la cause conservatrice. Nos entretiens portèrent sur la campagne électorale dans les circonscriptions de Saint-Jean et de King, ainsi que sur la manière de la diriger. A cette époque-là, la Chambre était saisie du bill "réparateur" auquel le parti conservateur avait promis son appui. Je me rappelle fort bien que lorsque mon honorable ami eut inauguré sa campagne, j'allai, me rendant à l'invitation qu'il m'en avait faite, adresser la parole en maints endroits en faveur de sa candidature conservatrice.

Le temps fit surgir certaines complications; les gens se demandèrent s'ils ne devaient pas faire entrer en lice un candidat du parti de la tempérance. Je ne dis pas cela pour faire un reproche à mon honorable ami qui, un peu plus tard, adressait une lettre. . . .

M. GERMAN: Le colonel Domville était-il candidat du parti de la tempérance?

M. HAZEN: Je ne désire pas mêler le nom du colonel Domville à cette discussion. Le colonel était le candidat du parti libéral. La campagne se poursuivait, et mon honorable ami, voyant que ses chances d'élection n'étaient pas de ces plus belles, adressait à M. Sinnett, alors président de l'association conservatrice du comté de King, une lettre dans laquelle il s'exprimait à peu près en ces termes: En vous remettant sans souillure la bannière que le parti conservateur m'avait fait l'honneur de me confier, je tiens à vous dire que si j'agis ainsi ce n'est pas à cause de quelque divergence d'opinion avec le parti conservateur dont la politique me paraît indispensable à la prospérité et au progrès du Canada, mais plutôt pour céder le pas à un candidat ayant plus de chances que je n'en ai de remporter l'élection."

La démission de l'honorable député, si gracieusement offerte, fut acceptée et un autre condidat fut choisi. Puis peu de temps avant l'élection, dans la ville de Saint-Jean, il y eut deux candidats représentant respectivement le parti libéral et le parti conservateur, et tout-à-coup mon honorable ami apparut comme le candidat d'un parti indépendant dont le programme consistait en une hostilité inaltérable envers le parti conservateur au sujet de la loi réparatrice, et en un prétendu grief contre ce parti qui n'avait pas fait ce qu'il aurait dû faire pour donner l'essor aux affaires du port de Saint-Jean, ce que savait mon honorable ami lorsqu'il était candidat du parti conservateur dans le comté de Saint-Jean. Il était d'usage de tenir des assemblées conjointes le jour de la mise en nomination des candidats, et je me rappelle fort bien celle qui a eu lieu cette fois-là. Je me rappelle qu'étant au Palais de justice, j'ai entendu le discours éloquent de mon honorable ami qui nous disait qu'il ne pouvait pas appuyer le parti conservateur, parce que celui-ci avait proposé la loi réparatrice et parce qu'il ne rendait pas justice au port de Saint-Jean. Puis, il leva l'autre main et déclara qu'il n'avait pas confiance en M. Laurier, le chef du parti

libéral. Il ne fut pas élu; il ne recueillit pas un très grand nombre de suffrages, mais croiriez-vous que, dix jours après l'élection, il était l'un des libéraux les plus zélés qu'on pût trouver dans aucune partie du Canada. L'honorable député ayant parlé des circonstances dans lesquelles s'est effectuée notre séparation politique, j'ai cru bon de faire à la Chambre ce bref exposé des raisons qui l'ont motivée.

M. PUGSLEY: Etait-ce avant que le premier ministre fût devenu conservateur? Je n'en suis pas très certain.

M. BORDEN: Je crois que vous devez consacrer tous vos efforts à vous défendre vous-même.

M. SHAFFNER: Il est temps qu'il change de nouveau d'allégeance politique.

M. PUGSLEY: C'est remonter loin que de remonter à dix-sept années en arrière, et je félicite le ministre de la Marine et des Pêcheries du soin qu'il a mis a se rappeler mes paroles. Le souvenir précis qu'il en a prouve qu'il les a répétées bien souvent au cours des dix-sept dernières années. Je crois que, pendant tout cet intervalle de temps, le ministre n'a jamais prononcé au Nouveau-Brunswick un discours sans répéter mot pour mot ce qu'il a dit ce soir. Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il soit capable de rapporter mes paroles avec tant de facilité, d'éloquence et . . .

Une VOIX: Et de précision.

M. PUGSLEY: Et de précision, je le crois. Il n'y a aucun doute qu'à l'époque dont il parle j'ai refusé d'être condidat dans le comté de King.

M. HAZEN Mais vous avez accepté plus tard, n'est-ce pas?

M. PUGSLEY: Je me suis retiré de la lutte, et je l'ai fait d'une manière très convenable et qui a plu aux habitants de cette division électorale. Ce n'était pas qu'ils étaient bien aises de se débarrasser de moi, car j'ai souvent brigué les suffrages des électeurs du comté de King et j'ai toujours été élu par une bonne majorité, deux ou trois fois par acclamation et d'autres fois par des majorités de quatre cents à huit cents voix. Mon honorable ami ne peut pas dire que je n'étais pas populaire dans mon comté natal. Cependant, le ministre a oublié une chose, que l'élection de 1896 n'a eu lieu qu'un an après la date prévue, et que lorsque je me suis porté candidat, c'était un an avant l'élection et avant la publication de l'ordonnance réparatrice.

Quelques VOIX: Ah!

M. PUGSLEY: Mon honorable ami sait que cela est vrai. Trouvez-vous étrange qu'un homme qui s'opposait tant à la contrainte exercée contre une province indépendante comme le Manitoba différât d'opinion avec le parti conservateur sur une question aussi importante que celle qui divisait alors la population des différentes provinces? C'est après la publication de l'ordonnance réparatrice que je suis devenu candidat indépendant dans la ville de Saint-Jean, et c'est avant sa publication que j'ai été candidat conservateur dans la division de King. Dans quelles circonstances suis-je devenu candidat indépendant? L'honorable ministre sait fort bien que les habitants de Saint-Jean, qui avaient confiance dans l'avenir réservé au port de cette ville, ont prié le Gouvernement de s'en occuper, ont tenu des réunions publiques et ont renoncé à leurs affiliations politiques parce qu'ils comprenaient que le Gouvernement d'alors avait refusé de leur rendre justice.

M. MEIGHEN: L'ordonnance réparatrice dont parle l'honorable député était-elle publiée lorsqu'il a écrit la lettre par laquelle il renonçait à se porter candidat conservateur?

M. PUGSLEY: Je ne puis renseigner l'honorable député sur ce point. Mais je puis lui dire que l'ordonnance n'était pas publiée lorsque je me suis porté candidat. Ainsi que je l'ai dit, la conviction que le Gouvernement ne rendait pas justice au port de Saint-Jean s'accentuait depuis quelque temps et elle s'affirma définitivement en 1896, comme mon honorable ami le sait. Il n'ignore pas que le présent ministre du Commerce s'est rendu dans la ville de Saint-Jean et a eu une entrevue avec des citoyens marquants recrutés dans les deux camps politiques. Les habitants de Saint-Jean lui ont adressé des demandes qui étaient légitimes.

Il ferma l'oreille à leurs sollicitations, et le ministre sait quelle forte indignation sa conduite provoqua parmi la population de Saint-Jean. Un parti indépendant se forma. L'honorable ministre n'ignore pas que des conservateurs convaincus, comme M. W. Frank Hathaway, qui était chef du parti indépendant, et d'autres, des vingtaines et des centaines de conservateurs convaincus, sont devenus membres de ce parti indépendant. Ils m'ont prié d'être le candidat de ce parti. Je ne devais rien au ministre de la Marine et des Pêcheries, ni au parti conservateur; je n'étais pas membre de cette Chambre; j'étais un citoyen libre et indépendant et javais parfaitement le droit de suivre cette ligne de conduite qui me semblait être de l'intérêt de ma ville et de mon pays, et j'ai brigué les suffrages à titre de candidat indépendant.

M. HENDERSON: En quoi tout cela concerne-t-il le bill naval?

M. PUGSLEY: Le député de Halton s'est réveillé et il veut savoir en quoi cela concerne le bill naval. Je suis certain que plusieurs députés se sont demandé ce que cette discussion a à faire à la marine et pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries a rappelé en ce moment des événements qui datent de dix-sept ans. Il est vrai que je n'ai pas été élu, mais l'indignation de la population de Saint-Jean s'est déchaînée contre le présent ministre de la Marine et des Pêcheries qui a essuyé une défaite, ainsi que son collègue, ce qui démontre qu'au moins la population ne les croyait pas digne de sa confiance. A cette époque-là, il y a dix-sept ans, l'honorable ministre a reçu des habitants de Saint-Jean une leçon qu'il n'a pas oubliée, je l'espère. Je crois que cette leçon a été salutaire. Il peut être un peu plus crâne aujourd'hui qu'en 1896 et être prêt à mieux défendre la cause des habitants de Saint-Jean. Je ne crois pas qu'il oublie jamais la leçon qu'il en a reçue. Lorsqu'il s'agit du grand problème de la construction d'une flotte canadienne ou de l'envoi de $35,000,000 hors du pays de manière à priver notre population, à enlever à nos ouvriers la chance de trouver un emploi rémunérateur dans la construction de navires de guerre, afin de faire un don au gouvernement anglais qui n'a pas besoin de notre argent, je déclare qu'il est regrettable que, lorsque nous sommes appelés à dire si nous entrerons dans la voie des contributions d'où nous ne pourrons plus sortir, celui qui occupe le poste distingué de ministre de la Marine et des Pêcheries s'écarte du sujet pour demander à la Chambre d'examiner si, il y a dix-sept ans, j'ai agi consciencieusement en lui refusant mon appui dans les circonstances dont il parle.

Est-ce que j'enfreindrais le règlement en disant qu'une telle conduite est indigne de celui qui occupe le poste où il se trouve? Monsieur le président, croyez-vous sincèrement que celui qui occupe ce poste ait raison de saisir la Chambre d'une question triviale, lorsqu'elle devrait s'occuper de ce qu'on a cru un moment être une question importante—bien qu'il y ait longtemps de cela et qu'on s'en soit désintéressé—croyez-vous que, dans une circonstance comme celle-ci, mon honorable ami devrait faire intervenir dans la discussion des événements qui se sont passés il y a dix-sept ans? A mes yeux, cette époque est lointaine. Le seul souvenir que j'en ai c'est que mon honorable ami était alors de mauvaise humeur comme il semble l'être en se rappelant le grand revers qu'il a essuyé.

M. HAZEN: Je n'entends pas prolonger ce débat; mais, vu que l'honorable député a parlé d'un "grand revers", je puis dire que j'ai été en minorité de cent voix, tandis qu'il a perdu son dépôt.

M. PUGSLEY: Mais l'honorable ministre ne devrait pas manquer de dire au comité qu'il avait l'appui du parti conservateur avec tout son prestige et toutes ses richesses, tandis que je n'étais que l'interprète d'un petit groupe d'électeurs indépendants qui n'étaient pas appuyés par un grand parti, mais combattait exclusivement pour un grand principe, d'une poignée de citoyens qui n'ont pas regretté d'avoir essuyé un revers pour notre cause. Bien que nous n'ayons pas été élus, mon collègue et moi, les principes que nous soutenions ont été approuvés par la population.

M. MACDONALD: Je suis certain que le comité a écouté avec beaucoup d'intérêt le récit des événements qui ont occupé son attention depuis deux heures. Une chose certaine et au sujet de laquelle tout le monde sera d'accord, c'est que les représentants de Saint-Jean prennent une grande partie du temps du comité et de la Chambre pour discuter leurs exploits politiques et les événements qui se sont déroulés depuis vingt-cinq ans dans cette division électorale. Je regrette que le ministre des Affaires navales, dont le devoir dans la présente discussion semble être de parler de tout, sauf de ce qui concerne la marine, quitte la Chambre lorsque l'on tente de rappeler au comité l'objet de ce débat.

Je félicite l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) d'avoir pu amener son collègue, le ministre responsable des affaires navales, à discuter, au moins essayer à discuter la question dans cette Chambre. Depuis le jour où, en réponse à l'honorable chef de l'opposition, le 12 décembre dernier, l'honorable ministre de la Marine a prononcé un discours, qui avait été ou écrit par lui-même ou préparé par une autre personne, il n'a pas donné à cette Chambre et au pays les renseignements qu'un ministre occupant cette position responsable doit donner. Lorsque la gauche demandait au Gouvernement de lui donner les renseignements qu'elle avait besoin de recevoir, les renseignements les plus complets et les plus exacts sur la question, quel est celui qui a donné à la Chambre le peu de renseignements qu'elle a reçus? Etait-ce le ministre responsable? Il ne s'y est jamais risqué, ou peut-être ne lui a-t-on jamais permis de le faire. Le premier ministre seul paraît être celui du côté de la droite qui connaisse quelque chose de la question. Pourquoi le très honorable premier ministre n'a-t-il pas laissé à son collègue le ministre de la Marine le soin de défendre cette mesure devant la Chambre? Le ministre de la Marine est un homme public de plusieurs années d'expérience; il a siégé dans cette Chambre il y a vingt ans, et depuis cette époque a été membre de la législature provinciale et aussi son premier ministre. Mais le très honorable premier ministre lui a en-

levé dès le commencement tout soin de conduire le débat sur la question navale, de sorte qu'il n'a pas pu jusqu'à ce jour, donner au Parlement les renseignements que chaque ministre donne généralement concernant son département. Voilà la raison qui fait que lorsque cet honorable ministre se hasarde à discuter la question, il a recours à l'histoire ancienne et ressasse les vieux clichés qu'il nous a débités si souvent concernant les événements politiques dans la ville et le comté de Saint-Jean et dans la province du Nouveau-Brunswick. Quelle triste situation pour un ministre des Affaires navales. Après plus de six semaines, lorsque la Chambre est appelée à discuter cette question d'une façon sérieuse, le ministre prend la tangente et parle durant deux heures de choses tout à fait étrangères à la question.

L'honorable ministre de la Marine s'est vanté de l'exactitude de ses renseignements au sujet du coût de certains navires, et semblait se glorifier d'avoir lu dans un journal de New-York, la nouvelle que la compagnie de construction de navires de Fore-River, Quincy Massachusetts, était passée aux mains de la compagnie d'aciéries de Bethlehem. Ne sait-il pas qu'il y a aujourd'hui aux Etats-Unis huit ou neuf autres grandes compagnies de construction de navires de guerre très prospères, qui construisent non seulement des navires de guerre mais aussi des navires marchands pour tous les pays du monde. Je connais d'une façon toute spéciale les faits concernant la compagnie de Fore-River.

Il y a deux semaines, pendant une visite que j'ai faite dans mon pays, j'ai rencontré les parents d'un jeune homme, natif du même comté que moi, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et qui, aujourd'hui, après dix ans d'absence de sa province natale, occupe la position d'assistant ingénieur des chantiers de la compagnie de Fore-River à Quincey, Mass. Ses parents m'ont dit qu'il était présentément à Naples pour surveiller la livraison d'un navire qui a été construit pour l'Italie dans ces chantiers dont on nous a tant parlé ce soir.

Au lieu de mettre en doute les moyens du Canada d'établir une industrie de ce genre, et au lieu de prétendre qu'il y a eu des faillites dans cette industrie aux Etats-Unis, il aurait dû se donner la peine, comme ministre des Affaires navales, de s'assurer, non seulement du nombre de jeunes Canadiens qui sont engagés dans la marine des Etats-Unis, mais combien de jeunes gens nés au Canada, comme ce jeune homme, M. Page, du comté de Pictou, sont arrivés au premier rang dans la construction de navires, et sont au nombre de ceux qui ont le mieux réussi dans cette industrie aux Etats-Unis.

Afin que la Chambre puisse avoir des renseignements plus exacts que ceux que le Gouvernement lui a donnés jusqu'à présent, j'ai pris la peine de m'adresser à un journaliste canadien de mes amis, à New-York, afin de connaître les faits réels concernant le coût de la construction navale aux Etats-Unis. J'ai reçu de lui quelques chiffres qui peuvent être vérifiés en consultant l'Annuaire naval des Etats-Unis qui donne le coût des vaisseaux construits pour la marine américaine pendant les dix dernières années. Voici ces chiffres:

Navire.	Machines et blindage.	Equipage et armement.	Total.
Delaware	$6,821,015	$1,238,704	$ 8,059,719
Dakota-Nord	7,244,550	1,273,038	8,517,588
Michigan	5,693,609	1,101,718	6,795,327
Caroline du Sud	5,669,187	1,014,687	6,683,874
Floride	8,931,495	1,258,740	10,190,235*
Utah	6,832,392	1,187,379	8,019,772

Construit au chantier du gouvernement à la journée de 8 heures.

Ces chiffres sont officiels, et c'est avec la plus entière confiance que je les oppose, en attendant que je discute le coût du Pensylvanie, à ceux que nous a donnés ce soir ce ministre ineffectif des Affaires navales. Ces chiffres ont été obtenus par mon ami aux sources officielles du gouvernement américain.

Au sujet du Pensylvanie, le ministre de la Marine et des Pêcheries dit que la construction du navire et les machines coûteront $7,100,000; le grément $110,000; canons et blindage $6,485,275, ce qui forme un total de $13,695,275, soit une différence de $3,000,000 avec les chiffres donnés il y a quelques heures par l'honorable ministre des Affaires navales.

J'ai aussi un mémoire obtenu des mêmes sources officielles des Etats-Unis par ce journaliste de mes amis, et qui prouve

que l'honorable ministre des Affaires navales n'était pas en état de dire que le coût total du cuirassé "Pensylvanie", une fois achevé, serait de $16,000,000. Le 22 août 1912 le congrès ordonnait la construction du nouveau cuirassé "Pensylvanie" dont le prix ne devait pas dépasser, pour le corps du navire et les machines, la somme de $7,425,000. Les plans pour le blindage, que le gouvernement des Etats-Unis ne faisait que commencer à étudier à cette époque, étaient si vastes que l'on s'attendait de dépenser beaucoup d'argent à leur exécution.

Le coût total du navire, d'après les chiffres qui m'ont été fournis, devait être de $13,000,000, et l'honorable ministre de la Marine ne pouvait pas dire à cette Chambre que ce navire devait coûter $16,000,000, parce qu'il n'existait pas d'estimation de ce genre le 19 mars dernier, il y a environ six semaines; tandis que les chiffres que j'ai donnés venaient de cette même source aux Etats-Unis.

De sorte que le ministre de la Marine, parlant sur cette question pour la première fois depuis le 12 décembre, nous a donné des chiffres qui portent le coût du navire à $3,000,000 de plus.

Quel était le but de l'honorable ministre lorsqu'il nous a appris que la compagnie de construction de Fore-River avait été mise en liquidation, nouvelle qui a été accueillie par les applaudissements enthousiastes de ses amis dans cette Chambre? Quel est son but en exagérant le coût du "Pennsylvanie"? Veut-il tromper la Chambre et le pays, et lui faire croire que la construction des navires de ce côté-ci de l'océan coûte si cher que ceux qui sont engagés dans cette industrie faillissent, et que le Canada ne devrait pas l'entreprendre. S'il a un autre motif que celui-là, j'aimerais à le connaître. Il supprime le fait qu'il y a aujourd'hui aux Etats-Unis de huit à dix grands chantiers de navires de toutes sortes, en pleine prospérité, et il ne donne pas non plus les chiffres que j'ai donnés montrant que les six derniers cuirassés construits pour le gouvernement américain dans les Etats-Unis ont coûté moins que $10,000,000 chacun. Voilà des faits que mon honorable ami cache lorsqu'il donne des renseignements à la Chambre. Pourquoi cela? Est-ce pour montrer qu'au Canada il est impossible de construire les navires?

M. CARVELL: Certainement.

M. MACDONALD: L'attitude des honorables députés de la droite a-t-elle pour but de montrer que la proposition de la gauche que cet argent devrait être dépensé autant que possible en Canada ne doit pas être écoutée un instant, parce que nous ne pouvons pas construire de navires? Est-ce là la politique du Gouvernement? Si c'est la politique de la droite, c'est une politique humiliante. Je me demande ce que l'ancien chef du parti conservateur, celui qui est l'auteur de la politique nationale, qui a prêché que nous devrons utiliser dans le Canada nos propres ressources, que nous devrions fonder des manufactures, qu'il devrait y avoir un tarif qui ferait payer plus cher au consommateur les articles achetés dans le pays et qui lui imposerait une amende s'il achetait à l'étranger, tout cela pour faire naître des industries canadiennes.

Ces honorables députés, évidemment, n'ont pas foi dans ce programme, car, autrement, ils ne raisonneraient pas comme ils le font aujourd'hui. Quiconque s'adressant au peuple canadien lui dit: Vous ne devez pour aucune raison vous engager dans la construction de navires d'acier au Canada; quiconque parle ainsi, renie tous les principes préconisés par le parti conservateur au Canada depuis 1878. Car si la main-d'œuvre canadienne, si l'esprit d'entreprise des Canadiens, si l'intelligence des Canadiens, ne peuvent donner les mêmes résultats que ces mêmes éléments assurent aux nations étrangères, sûrement le Canada occupe une situation humiliante. Cependant, c'est à cela qu'aboutissent nos adversaires. C'est à cela qu'aboutit le ministre des Affaires navales dans le discours fait de petites raisons dont il nous a gratifié ce soir. Que veut dire le premier ministre lorsqu'il affirme, comme il l'a fait le 7 avril, que ce n'est pas ici un don gratuit qu'il nous propose de faire. Lorsque cette proposition fut énoncée le 5 décembre, les en-têtes de colonnes de tous les journaux conservateurs du Dominion proclamaient hardiment que le Canada mettait aux pieds de la mère patrie ce don gratuit pour lui venir en aide au moment du péril. Tel était le programme énoncé par le premier ministre, tel était le programme du parti conservateur le 5 décembre 1912. Ce programme a été quelque peu modifié. Le discours prononcé par le premier ministre le 7 avril fait un singulier effet, si l'on se donne la peine de l'analyser. Il cherchait à se justifier et à montrer qu'il restait conséquent avec son attitude sur le projet de résolution de 1909. Il n'ignorait pas que les membres de la gauche lui reprochaient d'être inconséquent, puisque lui et tous ses collègues au Parlement de 1909 avaient voté en faveur de l'adoption d'un programme qu'on prétendait devoir être le programme définitif de notre pays sur cette question, programme qui traçait les grandes lignes de nos relations en matière navale avec la mère patrie. Conscient de la force de ces critiques, il tenta de se justifier et, après avoir donné lecture du projet de résolution de 1909, il s'exprima ainsi:

Je fis alors observer au chef de la gauche —et il sembla se rallier à mon avis—qu'il pourrait surgir certaines conditions ou des

besoins d'une telle urgence que la ligne de conduite la plus sage et la plus sûre pour le Canada serait de faire une contribution; bien qu'aujourd'hui, nous n'allions pas jusque-là, puisque nous proposons de consacrer $35,000,000 à la construction de navires de guerre qui, bien que mis à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire, demeureront la propriété du peuple canadien.

Il donnait ainsi une nouvelle tournure à la question; ce n'était plus un don gratuit de notre part; ce n'était plus un cadeau généreux fait par le peuple canadien, afin que l'ancienne mère patrie pût se rendre compte que les cœurs de ses sujets canadiens lui restaient plus attachés que jamais. Je prie l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) de mettre à l'étude le discours du premier ministre.

Il constatera une singulière lacune, une merveilleuse solution de continuité entre les sentiments héroïques qu'il a énoncés ici et la proposition faite le 7 avril par le premier ministre lorsqu'il prétendit que ce n'était pas même une contribution qu'il faisait. Le premier ministre dit encore:

D'après ma propre déclaration et d'après la correspondance que j'ai soumise à cette Chambre, il sait que si jamais le peuple canadien décide d'établir sur un pied de permanence une grande organisation navale ces navires pourront être rappelés au pays, à légitime délai, du moment que le peuple canadien l'aura ainsi voulu et décidé.

Le premier ministre ne se propose pas de donner cet argent à l'Angleterre, c'est certain. En second lieu, il ne se propose pas de donner de navires à l'Angleterre; ils continueront d'appartenir au Canada, ils resteront toujours la propriété du Canada. Ces deux propositions sont très différentes de celles qui furent faites en premier lieu. Mais mon honorable ami a une troisième proposition à nous faire sur le sujet. Non seulement il ne se propose pas de donner de l'argent ou des navires; mais il se propose de retenir la propriété de ces navires; il les prêtera comme partie de cette escadre volante (et non pas pour monter la garde dans la mer du Nord); ils seront prêtés jusqu'à ce que le Canada ait résolu d'avoir une marine à lui. Cela présuppose logiquement qu'il est possible de construire des navires au Canada, qu'il est possible au Canada d'avoir une organisation navale à lui. C'est une conclusion qu'il est légitime de tirer. Si le Canada doit se borner à prêter des navires à l'Angleterre jusqu'à ce que vienne le moment où il prendra la résolution d'avoir une marine à lui, cela présuppose que le Canada est à même de faire ce que nous prétendons qu'il peut et doit faire aujourd'hui: c'est-à-dire avoir des navires construits au Canada et dont le Canada ait la possession et la maîtrise. Ainsi donc, le premier ministre prévoit un état de choses dont la réalisation serait très prochaine, état de choses dont nous-mêmes nous y voulons aujourd'hui hâter l'établissement. J'en viens maintenant à cette phrase du commandant Roper, dont le ministre des Affaires navales nous entretient constamment, que ces navires seront bientôt démodés. Combien s'écoulera-t-il de temps avant que ces navires que le premier ministre se propose de faire construire en Angleterre, soient démodés? Seront-ils démodés et sans valeur avant que sa marine canadienne soit établie? Se propose-t-il de les faire revenir au Canada avant qu'ils soient démodés? Je conjecture que s'il a quelque idée sur le sujet, son désir secret, s'il était laissé libre, serait de déclarer ce soir que l'attitude qu'il convient que le Canada adopte, c'est de s'appliquer à la construction de navires qui soient la propriété du Canada, d'une flotte qui soit la propriété du Canada, et autant que possible de construire ces navires au Canada. Tel est le programme permanent. Ces navires que le premier ministre va faire construire en Angleterre doivent être ramenés ici avant qu'ils soient démodés.

Aucun doute à cet égard, car autrement il tromperait la Chambre et le peuple canadien. Il va les laisser sous la direction du premier lord de l'amirauté, qui au début se proposait de les faire stationner dans la mer du Nord et qui parle maintenant de les envoyer à Gibraltar; et il pourra les envoyer aux antipodes si l'idée lui en vient. . .

M. GERMAN: Vers la Malaisie.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami se propose de faire errer ces navires autour du globe pour tenir parole au peuple canadien, il devra les ramener avant qu'ils perdent leur utilité, autrement cette dépense serait un simple gaspillage. Ce raisonnement n'est-il pas juste au point de vue pratique? Le premier ministre dit qu'il se propose de prêter ces navires à l'Angleterre et de les rappeler au Canada lorsque celui-ci organisera une marine à lui. Cela signifie que dans sa pensée cette flotte sera constituée avant que les trois navires de guerre soient devenus démodés, autrement sa déclaration ne veut rien dire. Telle fut l'attitude prise à contre-cœur par le premier ministre le 7 avril; sa conduite passée, l'attitude prise par son parti tant en cette enceinte qu'au dehors, ne lui permettaient pas de dire nettement sa pensée, mais ce qu'il a en vue c'est l'établissement d'une organisation navale permanente pour le Canada, et cela signifie que le Canada sera propriétaire de ses navires, que le Canada construira ses navires, que ces navires seront canadiens, que tout ce qu'il se propose c'est de prêter ces trois navires à l'Angleterre, et avant qu'ils soient

démodés, les rappeler ici pour faire partie de la flotte canadienne. Pourquoi ne pas parler ouvertement et nous le dire?

Ne mettez pas tant de mystère dans l'énoncé de votre programme permanent. Ne cherchez pas à embrouiller les idées populaires sur le sujet de programme permanent. Le premir ministre n'a qu'un programme définitif. Il n'en avait qu'un en 1909 lorsqu'il siégeait du côté de l'opposition, et il n'en a qu'un maintenant, qui consiste à avoir des navires dans les conditions posées par la loi du Service Naval canadien. Il nous déclare qu'il n'est pas en faveur de contribution. Le 7 avril j'ai demandé au très honorable premier ministre de nous expliquer la clause 2 du projet de résolution, et si la députation s'intéresse le moindrement à cette question et prend la peine de se reporter à la page 7414 du hansard, elle constatera avec quelle habileté le premier ministre a pris la tangente et a évité de se rendre à ma prière de nous dire si, oui ou non, puisqu'il se proclamait conséquent sur la question des contributions, il ne s'agissait pas ici d'une contribution; et si, oui ou non, cette attitude était conforme à la proposition d'une marine, propriété du Canada, proposition esquissée dans le paragraphe 2 du projet de résolution.

Pourquoi ne nous renseigne-t-il pas ce soir à ce sujet? Sûrement, le premier ministre ne se figure pas qu'il va donner le change au peuple canadien avec cette théorie de péril imminent? Toutes ces baliverne sont depuis des mois tombées sous le ridicule; et il n'est pas un Canadien de sens commun, au courant des affaires publiques ou ayant étudié les questions de politique européenne ou canadienne, qui ose soutenir en cette Chambre, ou devant un auditoire canadien intelligent, que la situation de l'empire est telle qu'une contribution d'urgence s'impose. Le premier ministre sait cela parfaitement. Dès lors pourquoi cherche-t-il à contraindre la Chambre, au moyen d'un règlement de clôture qui jure avec sa propre attitude sur cette question, à accepter une mesure qui est incompatible avec toutes les prétentions émises devant le peuple canadien depuis six mois, proposition qui né peut être justifiée par le premier ministre, ni par le ministre des Affaires Navales, ni par aucun de ses adhérants, à l'aide d'aucun document que nous connaissions. Maintenant que mon honorable ami le ministre des Affaires Navales est ici, je lui demanderai d'expliquer le raisonnement qu'il a fait au sujet du prétendu insuccès de la compagnie de Fore-River et les chiffres exorbitants qu'il a donnés relativement au "Pennsylvania", dans le but de faire croire au comité et au pays que, pour des raisons de simple prudence, nous ne devons pas songer à nous engager dans des entreprises de construction navale.

M. HAZEN: Je ne puis répondre à la question de l'honorable député, car elle manque de fondement. Il prétend que j'ai soumis des chiffres exorbitants.

M. MACDONALD: J'ai fait voir que vous vous êtes trompé, que vous vous êtes trompé de $3,000,000.

M. HAZEN: L'honorable député n'a pas pu le faire voir, car je ne m'étais pas trompé.

M. MACDONALD: J'ai ici des chiffres que j'ai obtenus d'un journaliste canadien compétent employé aux Etats-Unis, qui les a obtenus de source officielle à Washington.

M. HAZEN: J'ai indiqué à l'honorable député la source officielle de mes renseignements. J'ai indiqué la page du volume où on peut les trouver, et il est à même de les vérifier pour son propre compte. L'honorable député ne se figure pas que je vais admettre que ces chiffres sont exorbitants quand je lui ai indiqué la source officielle où ils ont été puisés.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne niera pas la vérité de mon assertion. Elle est basée sur une lettre officielle qui indique exactement ce que coûte le "Pensylvania".

M. BORDEN: Mon honorable ami voudrait-il bien lire cette lettre officielle?

M. MACDONALD: J'ai ici un compte rendu tiré de la lettre officielle que m'a adressé mon ami de New-York.

M. BORDEN: Mon honorable ami a prétendu que c'était une lettre officielle.

M. MACDONALD: C'en est un extrait qui m'a été envoyé par un journaliste canadien des Etats-Unis, et dont voici la teneur:

> Je mets également sous ce pli une note de ce qui caractérise un cuirassé n° 38, classe à laquelle appartient le "Pennsylvanie". Dans cette note sont donnés les chiffres du coût total des vaisseaux autorisés par le congrès, chiffres qui ne doivent pas être dépassés. Les chiffres qui suivent sont des évaluations tirées d'une autre source, et qui indiquent les détails demandés: construction et machines, $7,100,000; équipement, $110,000; armure et armement, $6,485,275; en tout, $13,695,275.

M. BORDEN: Est-ce là la lettre officielle?

M. MACDONALD: C'est le renseignement qui m'a été transmis par un journaliste canadien attaché au "New-York Herald". Je communiquerai son nom à mon très honorable ami. Il m'envoie cet extrait d'une lettre qu'il a reçue d'un fonctionnaire du gouvernement à Washington.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. MACDONALD: Ce renseignement est tout aussi exact que celui du ministre.

M. HAZEN: J'ai cité à mon honorable ami la page de la pièce officielle où lui et tout autre député peuvent eux-mêmes vérifier la chose.

M. MACDONALD: En parcourant demain le compte rendu des Débats, nous comparerons cet état avec le mien. Mon honorable ami a éludé la question que je lui avais posée en la supposant fondée sur de fausses prémisses. Pourquoi mon honorable ami a-t-il fait cet argument relatif à la compagnie Fore-River et aux frais exorbitants du "Pensylvania". Quel a été le motif qui l'a engagé à communiquer cela au comité?

M. HAZEN: Si mon honorable ami m'avait écouté, ou s'il avait écouté le débat qui s'est déroulé il y a quelque temps, il saurait que ce que j'ai dit des chantiers de Fore-River ne s'appliquait pas à la construction du Pensylvania.

Mon honorable ami le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a dit que j'avais donné des chiffres inexacts relativement à la construction de ce cuirassé. Les chiffres que j'ai communiqués à la Chambre il y a quelque temps sont de source officielle, et je suis prêt à m'y tenir. Prenant occasion de ce que j'avais la parole, j'ai néanmoins fait observer à la Chambre que l'honorable député de Saint-Jean nous avait dit combien avait réussi l'entreprise de cette compagnie de constructions maritimes de Fore-River et combien il était aisé de construire des vaisseaux de ce côté-ci de l'océan. Je lui ai fait remarquer que ce chantier de constructions navales qu'il nous citait en exemple avait connu la faillite et que les actionnaires avaient dû vendre à un prix ne laissant rien au porteur d'actions ordinaires et causant une perte des huit dixièmes aux porteurs d'actions privilégiées.

De ces deux déclarations, l'une n'avait aucun rapport avec l'autre.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne fait que répéter un argument qu'il a déjà fait. Je lui demanderai si, en faisant cet argument, c'était en vue de montrer que de ce côté-ci de l'océan nous ne pouvions espérer de nous livrer à l'industrie des constructions navales.

M. HAZEN: L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) en avait fait un motif d'attaque, et je lui répondais simplement.

M. MACDONALD: Mon honorable ami veut-il répondre à ma question? N'a-t-il pas avoué s'être servi de cet argument dans le but de faire croire au pays et au comité qu'il ne nous serait pas avantageux, de ce côté-ci de l'océan, de nous engager dans la construction des vaisseaux?

M. HAZEN: Je m'en suis servi pour ce qu'il valait. L'honorable député de Saint-Jean a soutenu ses dires relativement à la construction des navires de guerre au Canada en invoquant ce qu'il assure avoir été fait jusqu'ici, et il a appuyé son raisonnement sur ce qu'il déclare avoir été accompli par la Fore-River Shipbuilding Company. J'ai discuté les œuvres de cette compagnie dans le but de montrer que son entreprise avait eu bien peu de succès, qu'elle n'avait pas su terminer les vaisseaux à elle commandés par la République Argentine, qu'elle avait failli et vendu à perte pour les actionnaires.

M. MACDONALD: Le ministre des Affaires navales aperçoit-il quelque motif de ne faire la dépense d'établir des chantiers de constructions navales que le jour où la marche des événements permettra de nous livrer à la construction des navires de guerre?

M. HAZEN: Je n'ai aucune hésitation à dire qu'à mon idée, comme à l'idée du cabinet, l'industrie des constructions navales au Canada mérite d'être encouragée d'une manière raisonnable et judicieuse, mais nous ne croyons pas qu'il faille l'encourager en débutant par construire des dreadnoughts.

M. MACDONALD: Le ministre est-il d'avis que l'on doive quelqu'un de ces jours entreprendre la construction de navires de guerre?

M. HAZEN: Je l'ai déjà dit.

M. MACDONALD: Le ministre refuse-t-il de me dire encore . . .

M. HAZEN: Je crois que l'honorable monsieur ferait mieux de continuer son discours.

M. MACDONALD: Je ferais mieux, je crois, par égard pour l'honorable député.

M. HAZEN: Non, pas par égard pour moi.

M. MACDONALD: Mon honorable ami, le ministre des Affaires navales, refuse de dire à ce comité qu'il ne juge pas possible que nous nous préparions à construire des navires au Canada.

M. HAZEN: Je n'ai rien dit de la sorte.

M. MACDONALD: Eh bien, mon honorable ami juge-t-il expédient que nous commencions à nous préparer à la construction de navires au Canada?

M. HAZEN: Je crois qu'il faut adopter des mesures raisonnables en vue d'assurer la construction de navires.

M. MACDONALD: Je le crois aussi. Lorsque mon honorable ami énonce qu'il ne croit pas qu'on puisse construire immédiatement des bâtiments de guerre, il élude simplement la question.

M. HAZEN: J'ai parlé de dreadnoughts.

M. MACDONALD: Dans ce cas, mon honorable ami construirait un croiseur, non pas un dreadnought. C'est ce que j'ai entendu le ministre des Affaires navales déclarer ce soir. Pour résumer l'effet de la conversation que nous avons échangée de nos sièges, je comprends que mon honorable ami affirme qu'au Canada nous pouvons et devons commencer à assurer la construction de navires, que nous pouvons construire des croiseurs, mais non construire immédiatement des bâtiments de guerre. C'est une proposition parfaitement raisonnable, seulement pourquoi le ministre ne la met-il pas à exécution?

M. BORDEN: Mon honorable ami croit-il que nous devrions commencer par les dreadnoughts?

M. MACDONALD: Certainement non, et personne ne le suggère.

M. BORDEN: Je croyais que les honorables députés de l'autre côté préconisaient la construction immédiate de trois dreadnoughts dans ce pays.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami sait très bien que . . .

M. HENDERSON: Ne reniez pas la proposition en faveur de laquelle vous avez voté.

M. MACDONALD: Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) a été un de ceux qui, en 1909, ont voté en faveur de la proposition portant qu'il faudrait, hors de doute, effectuer toute la construction au Canada. Mon honorable ami et tous les honorables membres qui ont voté en faveur de la résolution de 1909, se rendront compte qu'il leur faut expliquer à l'égard de cette question un bien plus grand nombre de choses que nous de ce côté de la Chambre.

M. HENDERSON: Que portait la résolution de 1909?

M. MACDONALD: Mon honorable ami la trouvera, telle que lue par son chef, à la page 7143 des "Débats".

M. HENDERSON: Lisez-là.

M. MACDONALD: Pour montrer notre attitude sur cette question . . .

M. BORDEN: Avant que mon honorable ami quitte ce point, dois-je comprendre qu'il ne croit pas sage ou désirable la construction de ces trois dreadnoughts au Canada?

M. MACDONALD: Voici ce que conclut de mes paroles sur cette question mon très honorable ami: La politique, ainsi que je comprends, des honorables députés de ce côté de la Chambre, est que la construction navale au Canada est possible, que l'établissement de chantiers maritimes est possible en ce pays, tout aussi bien qu'en Australie, et que nous devrions, à même ces fonds, dons nous débattons ce soir le vote, assurer immédiatement l'établissement au Canada de chantiers de construction navale, de manière à pouvoir construire en ce pays tous les navires que nous pouvons construire au Canada. De plus, permettez-moi de dire à mon très honorable ami que si, après avoir obtenu tous les conseils possibles de l'autorité reconnue, il est nécessaire, dans le but d'achever les deux escadres mentionnées dans l'amendement de mon très honorable ami, le leader de l'opposition, que nous en construisions immédiatement une partie en Angleterre, nous disons: construisez-les en Angleterre.

M. BORDEN: Je demande à mon honorable ami si, en demandant au Parlement de voter $35,000,000, il opte ou non pour la politique qu'un très grand nombre d'honorables députés de l'autre côté ont préconisée, et partant qu'il faudrait immédiatement au Canada ces trois navires, ou bien le plus tôt possible?

M. MACDONALD: La politique que je préconise est très admirablement exprimée dans la résolution présentée par voie d'amendement à la proposition de mon honorable ami. Cette résolution ne renferme rien de douteux. Mon très honorable ami peut en interpréter chaque ligne. Il n'est pas nécessaire pour tout honorable député, siégeant de ce côté de la Chambre, de se mettre à l'abri derrière l'incertitude ou le doute. Nous n'avons jamais changé d'attitude à ce sujet.

Le premier ministre fit appel à ses partisans et à la deuxième lecture du bill provoqua leurs acclamations en disant que les députés de la gauche avaient réellement voté cette dépense de $35,000,000, parce qu'ils n'avaient pas biffé du texte de la résolution le premier article. Voilà l'argument qu'il n'a pas craint de formuler pour justifier son attitude. D'autre part, de concert avec ses partisans, il a voté contre cette proposition en repoussant la résolution que nous avions soumise à la Chambre. Jamais nous n'avons, députés de la gauche, invoqué pareil argument pour justifier notre attitude.

Voici la ligne de démarcation essentielle entre les deux partis: la gauche veut consacrer ces $35,000,000 aux usages indiqués dans l'amendement proposé par notre chef, et autant que faire se peut, cette dépense doit s'effectuer au Canada même et s'inspirer de la prudence et de la loyauté. Quant au système permanent qu'entend inaugurer le chef du Gouvernement, s'il réussit à faire accepter sa proposition par le Parlement et par le peuple et à ajourner la consultation populaire à deux ou trois ans, ce système permanent aboutira, il ne le saurait nier ici ce soir, à la construction

au pays même de navires destinés à faire partie de la marine militaire canadienne. Oserait-il le nier? Je le mets au défi de faire pareille dénégation au cours de ce débat. Quel autre système permanent pourrait-il proposer? Il déclare qu'il n'entend nullement établir un système permanent de participation financière à la marine britannique. Le 7 avril il a déclaré catégoriquement qu'il n'entend nullement inaugurer pareil système de contribution. Quel système permanent autre que celui proposé par la gauche pourrait-on établir? Le premier ministre aurait beau déployer toute l'habileté et les ressources d'esprit dont il a fait preuve, au cours de la délibération de cette question, il ne saurait suggérer de système permanent autre que celui que propose notre amendement. En 1909, l'Australie, dotée qu'elle est d'une industrie d'aciéries qui ne saurait soutenir la comparaison avec la nôtre, tant en importance qu'en possibilités, a importé d'Angleterre ses plaques de blindage et construit ses croiseurs, et aujourd'hui elle construit réellement des vaisseaux en entier, les blindages compris. Ce que fait l'Australie, est-ce que le Canada ne saurait le réaliser? Le premier ministre a le devoir de dire franchement à cette Chambre et au pays s'il peut établir un système permanent autre que celui-là même que nous proposons. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que s'il n'a pas fait l'adjudication de l'entreprise des vaisseaux de guerre, pour lesquels on avait fait appel à la concurrence publique, c'est qu'il avait reçu du commandant Roper un rapport sur lequel il devait s'appuyer. C'est l'amirauté qui avait donné au commandant Roper la mission de venir au Canada, et à certaine époque il préconisait énergiquement le système naval canadien.

Au printemps de 1911, alors qu'il croyait que le gouvernement du jour demeurerait au pouvoir, il assista à un banquet à Ottawa et prononça un discours au cours duquel il attaqua les conservateurs, alors dans l'opposition, et cela parce qu'ils étaient hostiles à ce système. J'ai entendu les députés de la droite attaquer le commandant Roper et dire qu'il n'aurait pas dû faire pareille affirmation et qu'il ignorait le premier mot de la question. Il est assez singulier que le document cité par le ministre de la Marine et des Pêcheries porte la date du 21 septembre, jour du scrutin; il semblerait que le commandant Roper ait passé la nuit à écrire ce document. Ce rusé de commandant Roper était alors prêt à mettre au rancart la marine canadienne et tous les parents de sa femme, pour conserver sa place.

M. HAZEN: La date du document n'est pas le 21, mais bien le 20 septembre.

M. MACDONALD.

M. PUGSLEY: Il n'en a été question qu'à l'issue des élections.

M. HENDERSON: Nous voilà mis a quia.

M. MACDONALD: Si l'honorable député (M. Henderson) s'imagine que cet individu a droit à quelque faveur, parce qu'il a daté sa lettre du 20, au lieu du 21 septembre, grand bien lui fasse.

M. LEMIEUX: A titre de ministre de la Marine du jour, je puis affirmer que le rapport du commandant Roper a été arrangé tout exprès comme je l'ai déjà affirmé.

M. HAZEN: Puis-je dire un mot?

M. MACDONALD: Le ministre n'a pas droit de poser de question.

M. HAZEN: Il ne s'agit pas de poser de question. Je voulais dire un mot au sujet de l'affirmation du député de Rouville qui dit que le rapport arrangé tout exprès. J'en conviens, je n'ai pas le droit d'interrompre l'honorable député, mais je ne veux pas laisser s'accréditer pareille affirmation, sans y opposer ma dénégation.

M. LEMIEUX: Si le député de Pictou me le permet. . .

M. MACDONALD: Vous, mon collègue et le ministre de la Marine et des Pêcheries vous pourrez pérorer à votre aise, quand j'aurai terminé mes observations; mais pour le moment, ne m'interrompez pas.

M. LEMIEUX: Ce rapport est le fruit de l'intrigue.

M. MACDONALD: L'honorable député (M. Lemieux) a devancé ce que j'allais dire; je voulais précisement en arriver à la conclusion; seulement mon collègue y est parvenu par un plus court circuit. Le commandant Roper nous a été envoyé d'Angleterre et nous ne portons nullement la responsabilité de sa mission ici; c'est lui qui, de concert avec d'autres envoyés de l'amirauté, employés au département des Affaires navales, a dressé les plans qui ont servi de base aux soumissions demandées par l'ancien Gouvernement. C'est sur ces projets que se basa le ministre des affaires navales du jour pour faire appel à la concurrence publique et c'est en réponse aux invitations basées sur ces plans que six sociétés d'entrepreneurs de constructions maritimes d'Angleterre offrirent de construire ces navires de guerre au Canada, et voilà ce qui régla définitivement la question de savoir s'il est possible de construire ces navires au pays. Le premier ministre et le ministre des Affaires navales ont beau faire, ils ne sauraient nier que six des plus grandes sociétés de constructions maritimes au monde ont consenti à construire ces navires au pays, sur

les plans approuvés par le commandant Roper.

Le ministre des Affaires navales affecte de pérorer sur les mobiles qui ont pu engager l'ancien gouvernement à ne pas adjuger les enterprises; mais le gouvernement précédent eût-il fait pareille chose, le premier ministre actuel, à son accession au pouvoir, se serait empressé d'aller demander à Son Excellence d'annuler ces contrats. Le ministre des Affaires navales nous dit que ces vaisseaux, si nous en avions adjugé l'entreprise, seraient aujourd'hui surannés. Je me demande si les vaisseaux que le premier ministre veut faire construire en Angleterre deviendront aussi surannés. S'il continue à ajourner ainsi son système permanent, je me demande s'il restera encore quelque navire à ramener au pays. Cet état de vétusté est une maladie fatale, quand il s'agit de construire des navires au Canada; mais il ne s'applique nullement aux navires construits outre-mer. C'est une espèce de virus tory qui répond à l'idéal du commandant Roper, et au moyen duquel on peut annihiler la construction des navires au Canada, mais c'est un virus qui ne cause aucun dommage au même genre de navires construits en Angleterre. Je voudrais que le ministre consacrât son temps à l'étude de cette question, au lieu de chercher à en imposer au pays, en invoquant ce pseudo-rapport du commandant Roper.

En 1909, le premier ministre repoussait le système de contribution et préconisait l'organisation rapide d'une marine canadienne; or, je demande pourquoi il ne veut plus aujourd'hui de ce service naval canadien? Durant son séjour en Angleterre, l'année dernière, dans une harangue prononcée à un banquet, pourquoi a-t-il déclaré qu'il était partisan d'une seule flotte? En 1909, il repoussait cette idée. Pourquoi a-t-il renoncé à son idéal? Ses partisans, les vingt et un députés de la province de Québec qui se sont engagés envers leurs électeurs à demander l'abrogation de la loi du service naval sont responsables de cette volte-face. Pourquoi le premier ministre a-t-il donné un portefeuille au ministre du revenu de l'Intérieur (M. Nantel)? Il n'y a qu'une seule explication possible: c'est que ce ministre n'a été appelé au cabinet qu'à titre de représentant du groupe qui s'était engagé à demander l'abrogation de la loi de marine militaire. Tout le monde le sait, ce groupe était hostile à tout genre de contribution. Les députés qui siégeaient ici à la dernière législature le savent parfaitement, certains collègues qui ont voté, cette session-ci, en faveur du projet de contribution à la marine britannique, s'étaient prononcés, avant la dernière législature, contre toute aide accordée à cette marine. Pourquoi le premier ministre a-t-il renoncé pour le moment à l'idée d'une organisation rapide d'un service naval canadien? Ce n'est que pour le moment qu'il y a renoncé, et cela afin de ne pas s'aliéner ce groupe de vingt-un députés partisans. Il ne le saurait nier, le système en vue est le seul système de ce

C'est là le système que nous préconisons, service naval canadien sur la base posée dans la résolution de 1909.

C'est là le système que nous préconisons; depuis le 5 décembre et en faveur duquel nous combattrons, tant que durera cette session. Nous savons que le principe consacré dans la résolution de 1909 est celui-là même que le premier ministre doit adopter, si jamais il essaie de formuler un système permanent à cet égard. Les députés qui ont étudié la question savent qu'il n'y a que deux solutions du problème; d'abord, le système de coopération financière à la marine britannique et l'autre, l'organisation d'un service naval canadien. Il n'y a pas de moyen terme. Si le premier ministre voulait faire preuve de franchise, il avouerait qu'il approuve le système préconisé par l'opposition. C'est tout simplement à titre d'expédient qu'il formule ce projet de contribution financière. Pourquoi donc ne pas donner immédiatement à l'Empire l'aide permanente et certaine qui garantira infailliblement la stabilité de toutes les nationalités unies aujourd'hui au sein de cet empire, et dont il faut respecter les libertés, si l'on tient à perpétuer cette unité-impériale. Plus nous ajournerons la solution de ce problème, plus il y a risque de voir surgir une nouvelle agitation comme celle qui a régné à Québec il y a deux ans. Voulons-nous voir se renouveler cette scène au pays? C'est une des sombres pages de notre histoire.

Je prévois le moment où toutes les nations de l'empire, chacune dans sa sphère, comme l'a fait l'Australie, comme la Nouvelle-Zélande est à la veille de le faire et comme le fera certainement l'Afrique-Sud, comme nous devons le faire, auront un programme naval permanent chacune ayant une marine particulière qui pourra être combinée avec celle de l'empire en cas de besoin. C'est le programme auquel le premier ministre devra en venir, c'est le programme que nous défendons et c'est le seul qui conviendra au Canada libre dans l'empire.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je désire dire quelques mots sur le sujet qui est soumis au comité, mais comme il est tard, je préférerais proposer l'ajournement du débat si le leader de la Chambre veut le permettre.

Quelques DEPUTES: Parlez.

M. HUGHES: Nous sommes en comité général et je pense que c'est le meilleur moment d'avoir quelques renseignements. Le 10 mars dernier, j'ai parlé brièvement sur le bill et j'ai demandé au ministre du Service naval si les navires que nous donne-

rions à l'amirauté seraient une addition à ceux qu'elle avait décidé de construire et le ministre fut assez aimable pour me répondre que ces navires seraient une addition à ceux que construirait l'amirauté dans tous les cas. Pour qu'il n'y ait pas de doute à ce sujet, je lirai les Débats.

M. HAZEN: Le gouvernement ne se propose pas de donner aucun navire à l'amirauté.

L'honorable ministre s'opposait au mot "donné".

La Chambre a été informée souvent que l'intention du Gouvernement était de mettre ces navires à la disposition de l'amirauté sous certaines conditions, et qu'ils pourraient être repris et ramenés au Canada quand on le voudrait. Ces navires seraient complètement en dehors du programme naval de l'amirauté.

Le 8 avril dernier, il a prononcé ici un discours très étudié et très réfléchi. Il a cité les paroles du très honorable Winston Churchill à la Chambre des communes anglaise quand il a dit que les navires que nous nous proposions de construire et de donner—l'honorable ministre s'est servi du mot donner—ne seraient pas une addition aux navires de l'amirauté, mais seraient nécessaires à l'amirauté et que si nous ne les construisions pas l'amirauté serait obligée de les construire elle-même. Ces deux affirmations faites par deux ministres responsables sont diamétralement opposées l'une à l'autre sur un point très important. Le ministre de la Marine était en Angleterre l'an dernier avec le premier ministre et il n'y a pas de doute qu'il assistait aux conférences qui ont eu lieu avec l'amirauté et le gouvernement britannique. Je demanderai respectueusement si la déclaration qu'il a faite au nom du Gouvernement est toujours valable? Comme le ministre ne répond pas à ma question, je suppose qu'elle était exacte. Alors nous voyons le ministre des Finances accentuant fortement et répétant ce soir que la réponse du ministre de la Marine n'était pas exacte. Que devons-nous croire quand les ministres ne sont pas d'accord sur les mesures soumises au comité? Le "Star" de Montréal n'a cessé de répéter que le Gouvernement devait insister sur le principe que les navires devaient être construits en plus de ceux de l'amirauté et qu'ils devaient augmenter la marge de sécurité mais d'après le ministre des Finances et d'après le premier lord de l'amirauté, ces navires ne doivent pas servir à augmenter la marge de sécurité. Ceci amène une autre considération. Le premier ministre et le ministre de la Marine ont répété que ces navires pouvaient être rappelés quand on le voudrait en donnant un avis raisonnable. Il me semble que si ces navires sont nécessaires à l'amirauté, il sera très difficile au Canada de les rappeler et alors cette affirmation n'est pas exacte. Je dois demander au

M. HUGHES (King, I. P.-E.).

premier ministre qui a raison du ministre des Finances ou du ministre de la Marine.

Le ministre de la Marine m'a dit que ces navires seraient en plus de ceux que l'amirauté fera construire et d'après ce qu'a dit le ministre des Finances en s'appuyant sur la déclaration du premier lord de l'amirauté Winston Churchill, ces navires ne doivent pas être en plus de ceux que fera construire l'amirauté, mais qu'il font partie du programme de l'amirauté et que si nous ne les faisons pas constuire, l'amirauté devra les construire. Ces deux déclarations ne s'accordent pas; laquelle des deux est exacte?

M. BORDEN: Mon honorable ami a mal compris les paroles du premier lord de l'amirauté; s'il les étudie mieux il en comprendra le sens.

M. HUGHES: J'ai ici ce qu'a dit le ministre des Finances quand il a cité le premier lord de l'amirauté:

Les trois navires sont absolument nécessaires pour la défense de l'empire britannique dans le monde entier, sauf l'Angleterre. Ils joueraient un rôle véritable dans la défense impériale et s'ils ne devaient pas venir, nous devrions prendre des moyens pour remplir le vide et le poids du fardeau devrait être posé sur d'autres.

Que veut dire "d'autres"? Le "Toronto News", dit que "d'autres" signifie l'amirauté anglaise. Je crois comprendre ce qu'a dit le premier lord de l'amirauté; c'était, d'après le ministre des Finances, que si nous ne fournissons pas ces navires, l'amirauté les fournira. Ce n'est pas la réponse que m'a donnée le ministre de la Marine; qui a raison?

M. BORDEN: Je crois que si mon honorable ami examine la réponse du premier lord de l'amirauté, faite....

M. HUGHES: Le 31 mars.

M. BORDEN: Faite plus tôt que cela, je crois, il verra qu'il dit exactement ce que j'ai déclaré ici, à savoir que les navires que nous nous proposons de construire et de mettre à la disposition de Sa Majesté pour la défense de l'empire ne sont pas destinés à réduire le programme naval de l'Angleterre.

M. HUGHES: Alors la déclaration faite par le ministre des Finances cet après-midi et sur laquelle il a insisté, est erronée, parce qu'il a répété ce qu'il avait dit le 8 avril, et il condamnait l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) pour en avoir tiré cette signification.

Je trouve encore une différence entre ce qu'a dit le premier ministre et un de ses partisans autorisés. Le 7 avril, le premier ministre s'est plaint d'un manque d'honnêteté de la part de l'opposition quand elle disait que c'était un présent ou une contribution; il a dit que ce n'était rien de

ce genre. Je constate que le 23 du mois dernier, l'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmund Osler), qui était à côté du premier ministre, a dit que personne ne pouvait lire ce bill sans arriver à la conclusion que c'était un présent et pas autre chose qu'un présent. Je crois que personne dans cette Chambre en dehors des membres du cabinet, n'est en termes plus intimes avec le premier ministre que l'honorable député de Toronto-ouest et je suis sûr qu'il interprète assez bien les idées du parti.

Le premier ministre n'a pas protesté contre ces paroles et il n'a pas le droit de se plaindre si nous prétendons que c'est un présent ou une contribution quand un de ses éminents partisans a fait cette déclaration en sa présence. Il semble que non seulement les membres du cabinet ne sont pas d'accord entre eux mais que les hommes influents du parti gouvernemental ne savent pas ce que signifie cette mesure et pourtant cette mesure va être imposée à la Chambre par la clôture.

L'an dernier, le 21 septembre, à l'hôtel Windsor, à Montréal, le premier ministre parlant comme chef du Gouvernement a déclaré qu'il allait convoquer le Parlement de bonne heure et qu'il lui demanderait immédiatement une aide active pour la marine impériale et que si le Parlement refusait de la lui accorder il s'adresserait au pays. Le 5 décembre, il a répété cette déclaration quand il a présenté le bill, et je demande au premier ministre s'il a l'intention de tenir sa promesse.

M. BORDEN: Mon honorable ami doit tirer lui-même sa conclusion.

M. HUGHES: Je demanderai de nouveau au premier ministre si ce n'était pas une étrange promesse à faire, c'était en même temps une menace et une promesse. Je ne doute pas qu'alors le premier ministre ait eu l'intention de la tenir. Il a dû s'attendre à rencontrer de l'opposition à cette mesure.

M. BORDEN: Je n'ai jamais pensé à une chose pareille.

M. HUGHES: Pourtant, il menaçait le Parlement de le dissoudre si on faisait de l'opposition. Menaçait-il l'opposition? Dans ce cas la menace ne semble pas avoir eu grand effet. S'il a menacé ses partisans il semble que cela a eu de l'effet car ils ont tous été muets et ont voté en faveur du bill. En même temps, c'était une promesse pour le peuple. Le premier ministre a dû avoir quelque idée, car ce n'est pas un procédé habituel à prendre pour un homme dans sa position. Le premier ministre semble croire que je suis impatient en lui demandant s'il entend tenir la promesse qu'il a faite volontairement à la Chambre le 5 décembre dernier. Il avait confiance alors que si un appel était fait au peuple, il déciderait avec sagesse et bien. A-t-il perdu cette confiance?

M. BORDEN: Pas le moins du monde. Je puis dire à mon honorable ami, puisqu'il me le demande, que j'ai reçu des lettres de centaines de libéraux, me disant qu'ils sont absolument mécontents et dégoûtés de la conduite de l'opposition et qu'ils ont l'intention de travailler beaucoup pour les conservateurs aux prochaines élections.

M. GRAHAM: S'il en est ainsi, mon honorable ami va-t-il nous annoncer qu'il leur donnera une chance de le faire?

M. BORDEN: Je suis sûr que mon honorable ami ne veut pas la chance.

M. HUGHES: Pourquoi le premier ministre hésite-t-il à donner l'assurance qu'il remplira sa promesse? Cela ne peut faire aucun mal. Il doit y avoir une raison pour ce changement. Mon opinion est que le premier ministre a peur; il a perdu confiance dans le peuple et il craint que le peuple n'ait perdu confiance en lui. Nous devrions être fixés là-dessus à une certaine phase de la discussion de ce bill. Le premier ministre ne semble pas disposé à nous donner beaucoup de renseignements là-dessus. Il n'est pas disposé à nous dire si sir Edmund Osler a bien interprété le bill quand il a dit que c'était un cadeau et rien qu'un cadeau. Le premier ministre incline à trouver à redire à l'opposition, quand nous nous rangeons à cet avis. Toute la mesure repose sur l'urgence. L'urgence a dû être très réelle, parce que le premier ministre lui-même nous a dit qu'il avait entendu gronder la foudre et qu'il avait vu luire l'éclair à l'horizon. C'était le 5 décembre dernier. C'était là une époque extraordinaire de l'année pour entendre la foudre et voir des éclairs. La canicule, cependant, n'est pas loin, et nous allons entendre la foudre et voir des éclairs. Mais, en attendant, l'urgence semble être disparue. Il est possible que Steffanson puisse la rencontrer au cours de son expédition dans les régions arctique.

M. BURNHAM: Quand mon honorable ami nous dit que l'urgence est disparue, veut-il dire par là qu'elle n'a jamais existé?

M. HUGHES: Elle n'a jamais existé. Une certaine condition de choses a été créée en Europe, par suite de l'accroissement des armements. Cela continuera encore durant longtemps, et il ne saurait y avoir aucun doute que ces navires, s'ils sont construits, ne seront jamais rappelés. Etant donné qu'il n'y a aucune urgence, et étant donné, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Welland (M. German), qu'il y a dans les statuts de ce pays une loi stipulant que le gouvernement et le parlement du Canada peuvent édicter toute me-

sure raisonnable pour donner une aide efficace à la marine impériale, laquelle mesure rallierait ainsi que par le passé l'unanimité des suffrages, alors, il est évident que cette phase de la question devrait être sérieusement considérée, parce que ces honorables députés de la droite ont déjà dit à diverses reprises que si ce bill est adopté en cette Chambre, en vertu de la clôture, ainsi qu'il faudra que la chose soit, tout l'effet moral qu'il aurait pu avoir sur les autres nations sera perdu. Alors, pourquoi ne pas agréer la proposition soumise cet après-midi par l'opposition? Il n'y a aucune raison de refuser de considérer cela; il n'y a aucune raison qui puisse engager le Gouvernement à persister dans la même voie, si ce n'est qu'on veut la clôture pour des motifs entièrement différents et qu'on se préoccupe fort peu de ce qu'il peut advenir de ce bill. On serait heureux de voir le Sénat le rejeter, et d'en être ainsi débarrassé. Je crois que c'est bien là l'état de choses que ce Gouvernement désirerait créer.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish): Monsieur le président, comme il est déjà assez tard, je proposerai que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance.

Quelques VOIX: Question.

M. CHISHOLM: Fort bien. Ce sujet est très intéressant, monsieur le président, et c'est pourquoi je n'aimerais pas voter sur cet article 2 avant d'avoir eu l'occasion de dire quelque chose. Ce sujet est tout particulièrement intéressant, à cause des avis si différents qui semblent exister parmi la droite quant à la politique que devra suivre le Gouvernement dans les présentes conjonctures, et aussi quant à la politique du Gouvernement pour l'avenir. Ces différences d'opinions ne font que s'accentuer avec le temps. Il y a quelques semaines, ou plutôt je devrais dire quelques mois, bon nombre de conservateurs inclinaient à croire qu'il y avait une obstruction inutile en cette Chambre. Bon nombre de conservateurs accusaient l'opposition de mettre obstacle à la conduite des affaires. Cependant, d'autre part, bon nombre de conservateurs partageaient l'opinion des libéraux que l'obstruction produisait beaucoup de bien, parce que cela était de nature à jeter un peu de lumière au milieu de l'obscurité dans laquelle ont semble se plaire ces honorables députés de la droite durant la plus grande partie de l'hiver. Si vous lisez les discours de ces honorables députés, et si, comme l'a fait remarquer l'honorable représentant de King, vous prenez les discours du premier ministre lui-même, prononcés le 5 décembre et le 12 avril, et que vous tentiez de concilier tout cela, vous aurez là à faire face à une tâche fort rude. Si vous prenez ses opinions et que vous les compariez à

M. HUGHES (King, I. P.-E.).

celles de quelques-uns de ses partisans au sujet de la politique que le Gouvernement a en vue, vous constaterez qu'il y a la même difficulté à concilier tout cela. Cependant, il semble y avoir un point de vue auquel se range tout le parti de la droite et c'est celui du "Star" de Montréal. S'il peut être permis de les juger par leurs journaux, le "Star" de Montréal, et le "News" de Toronto, semblent avoir la haute main sur le Gouvernement. Ce sont eux qui tirent les ficelles et le Gouvernement danse aux sons de leur musique. Le "Star" de Montréal s'est prononcé sans ambages à l'appui de la proposition que la seule politique que doit suivre le Canada est une politique de contributions permanentes. C'est là ce qui découle des arguments que le "Star" a invoqués durant tout l'hiver. Il est vrai que ces honorables députés de la droite essaient de faire croire que cette politique d'envoi de 35 millions n'est pas une politique permanente. C'est là une somme fort considérable, et le peuple du Canada, abstraction faite de toutes considérations politiques, considère qu'il y aurait lieu de dépenser cet argent plus profitablement dans le pays.

Le peuple du Canada considère l'envoi de cet argent comme une chose très sérieuse, et toutes les classes de la société s'unissent pour désapprouver cet envoi d'argent à moins qu'on ne puisse invoquer pour cela des raisons graves. Si une proposition de ce genre avait été faite il y a quelques années, lors de l'agitation au sujet du péril allemand, ou même en septembre et octobre derniers, alors que le "Star" de Montréal avait réussi à bouleverser tout le pays à propos de l'urgence imaginaire qui existait en Europe, peut-être le peuple du Canada aurait-il été disposé, sinon à envisager favorablement la contribution des 35 millions, du moins à pardonner l'envoi de cet argent au dehors du pays. Mais, grâce à l'opposition, et à ce qu'on a appelé l'obstruction, et qui n'était pas du tout de l'obstruction, le peuple a eu le temps de réfléchir, et il s'aperçoit maintenant qu'il n'existe aucune urgence quelconque. Il s'est aperçu que les conditions en Europe sont apparemment du caractère le plus pacifique, et qu'il n'y a absolument rien qui puisse justifier le soupçon d'un refroidissement en de sentiments hostiles entre l'Angleterre et l'Allemagne. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) l'hallucination de l'urgence a disparu, et aujourd'hui il n'y a personne qui oserait invoquer un argument de cette nature. Le "Star" de Montréal continue à déclarer catégoriquement qu'il n'y a qu'une seule politique pour le Canada, c'est-à-dire une politique de contributions permanentes, et il tourne en ridicule l'idée d'avoir une marine canadienne, soit maintenant ou dans l'avenir, car, après tout, c'est là l'effet des articles du "Star". Si vous lisez et pesez

ces articles attentivement et sans parti pris, vous vous apercevrez que tout le raisonnement du "Star" de Montréal se résume à ceci, qu'il nous faut inaugurer une politique de contributions permanentes, et c'est de cela dont le premier ministre lui-même s'est fait l'écho. Que veut-il dire quand il s'élève contre la gauche de cette Chambre et qu'il s'écrie: Qu'allez-vous faire de vos unités sur l'Atlantique et sur le Pacifique; quels services au monde espère-t-on en tirer en temps de guerre; pour quelles raisons désire-t-on ces unités. Et il ajoute que ces unités sont inutiles avec l'organisation splendide que possède la Grande-Bretagne pour protéger nos côtes et notre commerce.

En certaines occasions, il fait des appels éloquents et il présente de forts arguments pour démontrer que, comme il n'y a qu'un seul drapeau et un seul roi, il ne devrait y avoir qu'une seule marine. Il persiste à dire qu'une marine canadienne est absolument inutile, et qu'il serait imprudent pour le Canada d'inaugurer une semblable politique. C'est bien là son raisonnement.

M. BURNHAM: Très bien! très bien!

M. CHISHOLM: Mon honorable ami s'écrie: Très bien! Dois-je comprendre par là qu'il n'a aucune confiance en une marine canadienne?

M. BURNHAM: Absolument pas.

M. CHISHOLM: Il est consolant de voir qu'un de ces honorables députés viennent nous dire à cette heure tardive qu'il n'a aucune confiance en une marine canadienne, mais il y a d'autres membres de la droite—j'ignore quelles circonscriptions ils représentent mais il s'en trouve quelques-uns ici présents—qui ont déclaré que leur politique n'était pas une politique de contributions permanentes, que la contribution présente n'avait pour objet que de faire face à une urgence, à un besoin pressant, et qu'une politique navale canadienne serait inaugurée plus tard, alors que toute l'affaire pourrait être convenablement développée et étudiée. Cependant, mon honorable ami de Peterborough n'envisage pas la chose à cette manière. Il est l'un des disciples du "Star" de Montréal. Evidemment, il est pénétré de l'idée qu'au Canada nous ne pouvons pas construire une marine de notre propre, et que la seule manière de faire notre devoir vis-à-vis de l'empire est par voie de contributions permanentes.

M. BURNHAM: Ce n'est pas là mon idée.

M. CHISHOLM: Cette politique a été énoncée par le leader même du Gouvernement, et mon honorable ami de Peterborough me permettra de lui faire remarquer que quand le premier ministre a énoncé cette politique, il a déterminé ses paroles en disant que nous ne pouvions pas inaugurer une politique de contribution à moins d'avoir accès dans les conseils de l'empire, à moins d'avoir notre mot à dire pour faire la guerre ou la paix. Il a dit que le Canada, comme tout autre pays qui se respecte, ne pouvait pas songer un seul instant à contribuer d'année en année ou de temps à autre grossir le trésor d'Angleterre à moins d'avoir représentation dans les conseils de l'empire, et il a cherché à nous faire croire que, quand il était en Angleterre l'année dernière, il s'était assuré une représentation d'une certaine nature. Mais cette duperie a été mise à jour peu après la rentrée des Chambres. La lettre de M. Harcourt, secrétaire des colonies, paraîtrait avoir été une réponse au discours prononcé par le très honorable leader du Gouvernement, et dans lequel il alléguait qu'il avait obtenu pour le Canada représentation dans le conseil de l'empire.

Cette lettre réfute complètement cette assurance, et démontre que toute représentation que pourrait avoir le Canada n'était pas une nouvelle représentation qui avait été offerte au présent gouvernement, mais que c'était quelque chose qui avait été offert il y a quelques années à la défunte administration, et qui ne nous donnait aucune voix soit pour la guerre ou la paix. Ce serait simplement que le représentant du Canada serait là en sa qualité de conseiller et rien de plus. Afin de mieux appuyer tout cela, je pourrais citer les paroles du premier lord même de l'amirauté, et d'autres hommes d'Etat britanniques, comportant qu'un arrangement comme celui dont on a parlé serait absolument impossible. J'ai eu moi-même l'honneur de citer une déclaration de sir Joseph Ward dans laquelle il signalait les difficultés d'un arrangement de cette nature, et dans laquelle il déclarait qu'il serait impossible de conclure un semblable arrangement. A la conférence coloniale de 1909, les représentants des diverses colonies ont discuté la question de représentation dans les conseils de l'empire, et le présent premier ministre d'Angleterre, qui présidait cette conférence, a déclaré qu'un projet de ce genre était absolument impossible. La chose a déjà été discutée à diverses reprises en cette Chambre, et aucun de ces honorables messieurs de la droite n'a tenté sérieusement de nous exposer que cela était faisable. Chacun sait que la voix que nous pourrions avoir dans le conseil impérial serait si faible, que ce serait presque insulter à l'orgueil et aux ambitions du Canada que de se borner là-bas à une semblable représentation.

En ce qui concerne la question d'urgence, cet argument ne tient plus debout. Personne ne saurait prétendre qu'il existe aujourd'hui dans la Grande-Bretagne une situation telle que cette contribution de 35 millions soit nécessaire. S'il y avait ur-

gence, et si l'empire courait le moindre danger, le Canada n'hésiterait aucunement à voter, non 35 millions, mais quatre ou cinq fois ce chiffre, si c'était nécessaire.

M. BURNHAM: Dois-je comprendre que mon honorable ami, étant donné qu'il considère que l'urgence n'existe pas, refuserait d'envoyer là-bas quoi que ce soit?

M. CHISHOLM: Non, je n'ai jamais dit pareille chose. Je dis que nous avons des devoirs à remplir en tant que faisant partie de l'empire, et la résolution de mon très honorable ami le leader de l'opposition fait voir comment ces devoirs devraient être remplis. Il annonce qu'il prend à sa charge la défense de cette partie particulière de l'empire, et qu'en prenant nos mesures pour défendre cette partie de l'empire, suivant le programme déjà tracé il y a quelques années par l'illustre conservateur qu'était sir Charles Tupper, et suivant le programme tracé par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) et par le très honorable leader du Gouvernement (M. Borden) quand ils étaient dans l'opposition, nous accomplissons notre devoir vis-à-vis de l'empire. Nous pourrions faire œuvre utile pour l'empire en suivant cette voie. Mais la voie qu'on nous demande de suivre n'est pas conforme aux désirs de la Grande-Bretagne, et cela ne s'accorde pas non plus avec le respect qu'on doit avoir pour une colonie comme le Canada. Il n'y a aucune urgence, et il n'y a aucun motif d'aller faire don de ces 35 millions aux lords de l'amirauté.

Quels motifs peut-on donc alléguer pour ce don de 35 millions? Ce n'est pas que la Grande-Bretagne peut en avoir besoin. Ce matin, je lisais ce qui suit dans le "Citizen" d'Ottawa, qui est une excellente autorité parmi les conservateurs:

Ce don étant fait par contrainte, le Canada n'en retirerait pas la valeur, car ce don n'offre aucune compensation ni pour ce pays ni pour l'empire. La Grande-Bretagne n'a aucun besoin de l'argent du Canada. Ses richesses lui permettent amplement de construire tous les cuirassés dont elle peut avoir besoin pour sa défense. A moins que le don du Canada ne signifie aussi que le Canada y a mis tout son coeur et tout son sentiment, ce qu'on projette de faire ne signifiera guère autre chose de plus que le transfert de quelques tonnes d'or du trésor public dans les coffres de quelques hauts barons de l'armement.

Laissez-moi aussi vous citer quelques statistiques touchant la richesse de la Grande-Bretagne. J'emprunte ces chiffres au volume 15 des "Kingdom Papers". Bien que les honorables députés de la droite ne soient pas portés à approuver tout ce qu'énonce l'auteur de ces pages, ils sont tous prêts, j'imagine, à concéder qu'il est l'un des meilleurs experts que nous ayons au Canada. Voici ce qu'il dit:

Q. Le Royaume-Uni a-t-il besoin d'argent?
R. Non. Ses ressources sont pour ainsi dire illimitées. Partie des revenus de chaque citoyen des pays civilisés du monde entier (et même de plusieurs pays non civilisés) contribue directement ou indirectement au paiement de l'intérêt sur ses placements. Ses derniers placements à l'étranger ont représenté l'année dernière au delà de $800,000,000. Le total de ses placements étrangers s'élève actuellement à environ 18 milliards de dollars. L'augmentation annuelle de sa richesse est d'environ $1,200,000,000. A part ses préparatifs militaires et navals, ses pensions de vieillesse, et tout le reste, elle a remboursé depuis cinq ans, sur le chiffre de sa dette nationale (due presque entièrement à des guerres inutiles) plus de $270,000,000. Sa dette nationale est environ les deux tiers de celle de la France, et sa richesse nationale est de un tiers de plus.

Il est inutile d'appuyer sur la stabilité financière de l'Angleterre, et de faire des commentaires sur ce que nos pauvres 35 millions pourraient représenter pour l'Angleterre en un cas de ce genre.

Les honorables membres de la droite, et particulièrement mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, appuient beaucoup sur le coût de la construction des navires au Canada.

J'ai remarqué que l'honorable ministre de la Marine s'est bien donné garde de donner une réponse droite, précise et catégorique à la question que lui posait l'honorable député de Pictou qui lui a demandé s'il croyait qu'il était possible de construire des navires de moindres dimensions, dans ce pays. Il a prudemment éludé la question et s'est contenté de répondre qu'il n'était pas possible de construire des dreadnoughts au Canada.

Personne n'a jamais prétendu qu'à l'heure présente nous pouvons construire des dreadnoughts entièrement, mais comme le faisait remarquer l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), en toute chose, il faut qu'il y ait un commencement. Il faudra bien qu'un jour ou l'autre nous nous décidions à construire des navires de guerre. A quoi bon prétendre que cela n'est pas possible au Canada? Y a-t-il quelque chose dans nos conditions climatériques qui s'y oppose? Les Canadiens sont-ils d'une race inférieure et sont-ils dépourvus d'intelligence et d'aptitudes au point d'être incapables de construire des navires? Nous avons ici le fer, l'acier, le nickel, les hommes, les cerveaux, les bras, l'argent, en un mot, nous avons tout ce qu'il faut et il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas exploiter cette industrie avec autant de succès que n'importe quelle nation civilisée.

Il est vrai que la construction de ces navires pourrait coûter un peu plus cher au

Canada qu'en Angleterre où il y a de nombreux chantiers maritimes en exploitation, depuis un grand nombre d'années, mais il ne sied guère aux honorables députés de la droite d'invoquer un pareil argument, car ils ont le devoir de tenir compte des intérêts de nos classes ouvrières. Les ouvriers canadiens paient des impôts élevés sur tout ce qu'ils consomment et pourquoi ne profiterait-on pas de cette occasion pour introduire dans le pays l'industrie de la construction maritime, afin de venir en aide à nos classes industrielles et agricoles, leur donnant ainsi une chance de gagner de l'argent pour s'acquitter des dépenses de la vie plus élevées que leurs revenus. En Angleterre, l'artisan peut se vêtir, se nourrir et se loger économiquement, mais ici, un gouvernement paternel taxe lourdement tout ce que consomment les ouvriers. Même si la construction des navires au Canada devait être un peu plus coûteuse (et il en sera probablement ainsi pendant les premières années), est-ce une raison suffisante pour autoriser les honorables membres de la droite à demander à ce que ces navires soient construits en Angleterre, surtout quand ces mêmes membres de la droite maintiennent en vigueur un tarif élevé au détriment des consommateurs.

Je pourrais rappeler que l'honorable premier ministre, parlant à Halifax, le 14 octobre 1909, déclarait que les navires devaient être construits au Canada; qu'en 1909 tous les partis étaient d'accord à reconnaître que le Canada doit avoir une marine.

Je pourrais également rappeler que M. George Drummond, de Montréal, un homme dont personne ne niera la compétence, déclarait que ces navires devaient être construits au Canada; mais à quoi bon des preuves et des citations, quand il est clairement démontré que lorsque des soumissions ont été demandées pour la construction des navires au Canada, six des plus grandes maisons du monde ont sollicité la faveur et ont déposé des sommes considérables pour attester leur bonne foi. Puisqu'il était dit dans la demande de soumissions que les navires devraient être construits au Canada et devraient être approuvés par l'amirauté et que six grandes maisons ont sollicité l'entreprise, on a mauvaise grâce à venir prétendre qu'il n'est pas possible de construire des navires dans le pays.

En 1909, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) fit ressortir en termes éloquents les avantages qui résulterait de la construction de ces navires au Canada et les raisons qu'il donnait ont autant de force aujourd'hui qu'elles en avaient alors. Si l'honorable ministre du Commerce était ici ce soir, je suis convaincu qu'il n'oserait pas soutenir que nous ne pouvons pas construire des navires aussi bien que n'importe quel autre pays.

J'ai ici un petit volume sur le Canada qui contient une foule de renseignements sur les ressources de ce pays, et la lecture en est très intéressante. Il est dit dans ce volume que le Canada possède les plus vastes régions à blé du monde; que ses pêcheries sont les plus riches qui existent; que nos mines de nickel dépassent celles de tous les autres pays; que la longueur de nos voies ferrées excède celle des voies ferrées de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Italie et de l'Espagne réunies; que le Canada a plus de chemins de fer que toute l'Amérique du Sud; que le plus grand réseau du monde entier, est celui du Pacifique-Canadien qui emploie 73,000 hommes; que nous avons les plus grandes minoteries de l'empire britannique et que le plus grand élévateur du monde est celui de Port-Arthur; qu'il n'existe nulle part un pont d'une longueur incomparable à celui de Québec; que nous avons au canal du Sault-Sainte-Marie, une des plus grandes écluses qui existent; que l'écluse élévatoire de Peterborough est la plus considérable du monde entier; que les plus vastes dépôts de houille du monde sont à Stellarton, dans la Nouvelle-Ecosse.

Un pays qui possède de pareilles ressources doit être en état d'entreprendre la construction maritime et, même avec des commencements modestes, nous serions bientôt en état de construire les plus grands navires qui existent aujourd'hui. Les autres pays ont leur marine; pourquoi le Canada n'aurait-il pas la sienne? Pour ma part, je ne suis pas un admirateur enthousiaste des dépenses militaires et navales et je crois qu'un grand nombre de Canadiens partagent ma manière de voir sur cette question, mais quand un pays aspire à prendre son rang parmi les nations il a le devoir d'assurer sa protection et c'est alors qu'une armée et une marine deviennent des maux nécessaires. Les autres pays construisent des navires; les chantiers maritimes des Etats-Unis lancent tous les ans des navires de guerre; la Chine, le Japon, la Norvège, la Suède, produisent des navires de guerre et le Canada ne doit pas rester en arrière.

La question à débattre entre les deux partis n'est pas de savoir si le Canada est disposé à remplir ses obligations en contribuant à la défense de l'empire; les deux partis ne diffèrent que sur les moyens à prendre. La politique du Gouvernement, autant que j'ai pu m'en rendre compte par les discours des honorables députés de la droite et les écrits des journaux conservateurs, est une politique absolument incertaine. Nos adversaires ne savent pas eux-mêmes ce que sera leur politique permanente. Le " Star " de Montréal ne veut qu'une chose—une politique de contribution. Mais beaucoup de membres de la droite, qui semblent être en majorité, n'acceptent pas cette doctrine et nient avec in-

dignation que leur politique permanente soit une politique de contributions. Puisqu'ils prétendent avoir une politique concernant la marine canadienne, pourquoi ne nous disent-ils pas en quoi pèche la loi navale du dernier Gouvernement de même que celle que la gauche propose aujourd'hui et quelle est leur politique à eux. C'est maintenant qu'il faudrait parler. Le danger imminent, l'urgence comme on l'appelle, n'existe plus. Pourquoi le chef du Gouvernement n'en profiterait-il pas pour mettre le pays dans ses secrets? Si une guerre était imminente, on aurait quelque raison d'adopter une politique d'urgence, sauf à adopter plus tard une politique permanente. Mais il y a quatre ans que l'on nous parle du péril allemand, et plus le temps passe, plus le danger d'une guerre avec l'Angleterre et les autres grandes puissances s'éloigne. Les principaux hommes d'Etat de l'empire déclarent que la situation s'améliore de semaine en semaine. Le temps n'est-il pas venu pour le Gouvernement de parler franchement et de dire, s'il y a lieu, que sa seule politique est une politique de contributions permanentes. Je propose que le débat soit ajourné.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

Il est fait rapport des délibérations.

La séance est levée à une heure moins vingt minutes vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 7 mai 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

L'ONTARIO EQUIPMENT COMPANY.

*M. MACDONALD demande:

1. Quels articles autres que des cadenas pour des sacs de dépêches ont été fournis au département des Postes par la "Ontario Equipment Company"?

2. Quel montant total a été payé à ladite compagnie par le ministère des Postes depuis le 1er avril 1912?

M. PELLETIER: Le ministère n'achète pas ces sacs de dépêches à l'Ontario Equipment Company. Outre les cadenas et les clés, cette maison a fourni, depuis le 1er avril 1912: viroles d'acier perfectionnées, $1,662.50; pièces d'attaches métalliques en coulisse et porte-étiquettes, $11,227; étuis métalliques à étiquettes, $950. L'Ontario Equipment Company a, de plus, reçu $2,566 pour avoir réparé des cadenas métalliques à crampons d'acier; fourni pour $3,061.85 de clés et $15,453.60 de cadenas. Le tout a été fourni au prix fixé par le Gouvernement précédent.

L'APPROVISIONNEMENT DES CAMPS MILITAIRES.

M. FOSTER (King, N.-E.) demande:

1. Le ministère de la Milice a-t-il demandé des soumissions pour l'approvisionnement des camps militaires de juin 1910 et 1911 respectivement?

2. Quels étaient les fournisseurs?

3. Quel a été le coût quotidien des rations de pommes de terre, viande, poivre, thé, café, sel, lentilles, marmelade, fèves, beurre, sucre, lard fumé, végétaux frais, pain, huile et bois?

4. Le ministère a-t-il fourni quelques-uns de ces articles?

5. S'il en est ainsi, le coût de ces derniers articles se trouve-t-il compris dans le chiffre en réponse au n° 3?

M. HUGHES:

1. Oui.

2. A.-E. McMahon, F.-J. Porter, T.-L. Harvey.

3. Pour le campement de juin 1910, le coût de la ration fut de 28—97/100c., et pour celui de juin 1911, de 26-89/100c. Ceci ne comprend ni le pétrole ni le bois de poêle, dont le coût par ration ne peut être établi immédiatement.

4. En juin 1911, les fournisseurs du ministère ont fourni le thé et l'ont acheté à Halifax.

5. Oui.

M. FOSTER (King) demande:

1. Y a-t-il eu appel de soumissions à l'égard de la fourniture d'approvisionnements pour le camp d'exercices annuels d'Aldershot, Kentville (N.-E.), en 1910, 1911 et 1912?

2. Dans l'affirmative, la plus basse soumission a-t-elle été acceptée?

3. Qui a eu la fourniture du camp chaque année?

4. Quel a été, chacune desdites années, le coût total, par livre, du poivre, thé, café, sel, pois cassés, fromage, marmelade, fèves, beurre, sucre, bacon, légumes frais, pain, paille, foin, charbon, anthracite et houille grasse, patates, viande, avoine, farine, farine de riz, levain, saindoux et mouton?

5. Quel a été, chacune desdites années, le coût total de l'huile, par gallon, du bois franc et du bois mou, par corde?

6. Du mouton et de la farine de riz ont-ils été fournis audit camp en 1910, 1911 et 1912?

M. HUGHES:

1. En 1910, 1911 et 1912, il y a eu appel des soumissions pour tous les camps à l'exception de celui du régiment royal canadien, qui s'est ouvert le 29 avril 1912.

2. Oui.

3. 1910, camp de juin: A. E. McMahon, d'Aylesford (N. E.), bœuf et mouton; F.

J. Porter, de Wolfville (N.-E.), pain, épicerie, fourrage, farine, bois dur et pétrole.

Camp de septembre: A. E. McMahon, d'Aylesford (N.-E.), bétail sur pied, mouton et bois de poêle; Thos. L. Harvey, de Wolfville (N.-E.), pain et pétrole; F. J. Porter, de Wolfville (N.-E.), épicerie, farine et fourrage.

1911, camp de juin: A. E. McMahon, d'Aylesford (N.-E.), bœuf, mouton, bois de poêle, bétail et mouton sur pied; F. J. Porter, de Wolfville (N.-E.), pain, pétrole, grosse farine de boulangerie et farine de riz; Thos. L. Harvey, de Wolfville (N.-E.), épicerie, fourrage et paille pour les lits des soldats.

Camps d'août et de septembre: F. J. Porter, de Wolfville (N.-E.), pain, épicerie, fourrage, pétrole, grosse farine de boulangerie et farine de maïs; A. E. McMahon, d'Aylesford (N.-E.), viande de bœuf et de mouton, bois de poêle, bétail et mouton sur pied.

1912, camp d'août: R. E. Harris, de Wolfville (N.-E.), bœuf et mouton, épicerie, grosse farine de boulangerie et farine de maïs, fourrage, pétrole, bois de poêle et pain.

4 et 5. Des états détaillés ont été remis au greffier de la Chambre.

6. Non.

CADENAS POUR SACS DE DEPECHES.

*M. CARVELL demande:

A-t-on demandé aux surintendants et aux inspecteurs des postes d'établir le nombre approximatif de cadenas pour sacs de malle que pourra nécessiter l'inauguration projetée du service de la poste aux colis? S'il en est ainsi, quel est ce nombre?

M. PELLETIER: Non.

*M. CARVELL demande:

Depuis le 1er avril 1912 au 1er avril 1913, combien de cadenas pour sacs de malle ont été réparés par l'"Ontario Equipment Company", sur commande de la part du ministère des Postes? Quel en a été le coût

M. PELLETIER: 10,264, au prix qui prévalait sous le régime de mon prédécesseur, soit à 25 cents chacun, $2,566. 4,214 ont été réparés sans que le ministère eut rien à payer, parce qu'ils étaient garantis pour deux ans.

ACHAT DU MINISTERE DES POSTES.

*M. SINCLAIR demande:

Depuis le 1er avril 1912 jusqu'au 1er avril 1913, combien d'étuis métalliques mobiles à étiquettes ont été achetés de l'"Ontario Equipment Company", par le ministère des Postes? Quel en a été le coût?

M. PELLETIER: 19,000 à 5 cents pièce, soit $950. C'est le prix que l'ancien Gouvernement avait l'habitude d'en donner.

*M. MACDONALD demande:

Depuis le 1er avril 1912 jusqu'au 1er avril 1913, combien de frettes (ferrules) d'acier perfectionnées le ministère des Postes a-t-il acheté de l'Ontario Equipment Company, et quel en a été le coût?

M. PELLETIER: 133,000 (66,500 paires) à $12.50 le mille, soit $1,662.50. C'est le prix que le Gouvernement précédent avait l'habitude d'en donner.

*M. CARVELL demande:

Depuis le 1er avril 1912 jusqu'au 1er avril 1913, combien d'éclisses d'arrêts et d'étuis à étiquettes le ministère des Postes a-t-il acheté de l'Ontario Equipment Company, et quel en a été le coût?

M. PELLETIER: 441,908 au même prix de 25 cents pièce, que l'ancien Gouvernement payait habituellement, soit $11,227.

LES RECEVEURS DE LA POSTE DANS LE COMTE DE LOTBINIERE.

M. FORTIER demande:

1. Qui a remplacé le maître de poste de Saint-Agapit Station, province de Québec, décédé?
2. Qui a recommandé le nouveau titulaire?
3. Une requête de toute la paroisse a-t-elle été envoyée au ministre des Postes le priant de laisser le bureau au même endroit avec, comme titulaire, Dame veuve George Olivier?
4. Est-il vrai que le titulaire actuel était un des principaux organisateurs conservateurs à l'époque de l'élection de 1908, alors que le directeur général des Postes se portait candidat?

M. PELLETIER:

1, 2 et 4. M. Olivier étant décédé, le ministre des Postes ordonna qu'il fût remplacé par M. Isaïe Daigle, qui réunissait toutes les qualités voulues.

3. Nous avons reçu une pétition en faveur de la veuve de l'ancien receveur de la poste.

M. FORTIER demande:

1. M. Edmond Bernard, maître de poste de Sainte-Emélie, a-t-il été destitué?
2. Si oui, pour quelle raison, et à la recommandation de qui?
3. Qui l'a remplacé?

M. PELLETIER: On a jugé qu'il y aurait avantage à réunir les deux bureaux de poste de Leclercville et de Sainte-Émélie-de-Lotbinière en un seul qui porterait le nom de ce dernier endroit. Pour cela, il a fallu changer la situation du bureau de poste de Sainte-Emélie-de-Lotbinière, et M. J. S. Beaudet a été nommé receveur de la poste.

M. FORTIER demande:

A-t-on aboli le bureau de poste de Leclercville? Si on l'a fait, pour quelle raison est-ce?

M. PELLETIER: On a jugé qu'il y avait lieu de réunir les deux bureaux de poste

de Leclercville et de Sainte-Emélie-de-Lotbinière en un seul qui porterait le nom de ce dernier endroit. Pour cela, il a fallu changer la situation du bureau de poste de Sainte-Emélie-de-Lotbinière, nommer un autre receveur et fermer le bureau de Leclercville.

ACHAT D'HORLOGES.

*M. MARCIL demande:

1. Combien l'actuel ministre des Travaux publics a-t-il commandé d'horloges?
2. Combien son prédécesseur immédiat en avait-il commandé?

M. ROGERS:

1. 32.
2. 25.

L'AUDITEUR GENERAL.

M. FOWLER demande:

1. Quel est le traitement de l'auditeur général?
2. Harold John Fraser et Ethel Maud Fraser sont-ils employés dans quelque service de l'administration? Dans l'affirmative, dans quel département, quand ont-ils été respectivement employés en premier lieu, et quels sont leurs appointements?
3. William A. Fraser et Robert J. Fraser, sont-ils au service du gouvernement? Dans l'affirmative, dans quels départements, et quels sont leurs appointements respectifs?
4. Lesdits Harold J. Fraser, Ethel Maud Fraser, William A. Fraser et Robert J. Fraser sont-ils parents de l'auditeur général? Dans l'affirmative, à quel titre et quels sont
5. Un certain Alexander McDonald est-il employé dans le bureau de l'auditeur général? Dans l'affirmative à quel titre et quelles sont ses fonctions?
6. Au cours des sept dernières années, des secrétaires ou meubles de bureau d'occasion ont-ils été achetés pour l'usage de quelque département? Dans l'affirmative, de qui ces meubles ont-ils été achetés et à qui appartenaient-ils?
7. Est-il maintenant ou était-il d'usage dans les départements publics d'acheter des secrétaires ou mobiliers de bureau d'occasion?
8. Dans la négative, et si de tels achats ont été faits, quelles circonstances ont motivé ces achats?
9. Qui a fait de semblables achats, et sur la recommandation de qui ont-ils été faits?

M. CODERRE:

1. $5,000 par année.
2. Oui, au bureau de l'auditeur général. Harold J. Fraser a été nommé le premier juillet 1911 par la commission du service civil dans la subdivision B de la deuxième division à huit cents dollars par année, minimum des appointements, après des examens de concours. Actuellement, ses appointements sont de $850. Ethel M. Fraser a été nommée le 1er décembre 1911 par la commission du service civil dans la subdivision de la troisième division à $900 par année, minimum des appointements, après des examens de concours et un examen spécial. Actuellement, ses appointements sont de $950.
3. Oui, William A. Fraser est au département de l'Agriculture où il a été nommé en janvier 1902 à $60 par mois, ses appointements actuels sont de $1,600. Robert J. Fraser est au département des Affaires navales à titre d'ingénieur-hydrographe, et il reçoit $1,300 par année.
4. Oui, ce sont ses fils et sa fille.
5. Oui, à titre de messager. Les fonctions ordinaires d'un messager.
6, 7, 8 et 9. Les réponses seront données par le département des Travaux publics.

M. ROGERS:

6. a) Oui. b) De A. Rosenthal et fils, de la compagnie canadienne d'assurance contre les accidents de chemin de fer et de la banque Union.
7. Non.
8 et 9. Le 2 août 1911, le département de la Marine et des Pêcheries a réquisitionné des vitrines pour l'exposition des pêcheries de la rue O'Conner et il a prié le département des Travaux publics de les acheter de A. Rosenthal et fils. Le département trouvant ces vitrines convenables, il les acheta au prix de $1,105.

La même maison offrit de vendre au département des Douanes un coffrefort à l'épreuve des voleurs. Celui-ci a été acheté d'après les conseils du commissaire des Douanes, et il a coûté $250. Lorsque le département des Travaux publics a pris à loyer l'édifice de la banque Union sur la rue Wellington, la compagnie canadienne d'assurance contre les accidents de chemin de fer a offert de lui vendre le mobilier et les comptoirs de l'édifice au prix de $367. La banque Union a aussi offert de lui vendre les suspensions pour l'éclairage à l'électricité et une cabine téléphonique au prix de $50. L'achat a eu lieu à la recommandation du surintendant des édifices publics.

Tous ces articles ont été achetés après une enquête par les fonctionnaires du département des Travaux publics, et celui-ci les a payés.

TRANSBORDEMENT DES WAGONS SUR L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il adjugé l'entreprise de la construction des quais où accostera le bac servant au transbordement des wagons entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?
2. Dans l'affirmative, qui est l'entrepreneur et quel est le chiffre du contrat?
3. Quel sera le coût de ces quais une fois achevés et quand esront-ils terminés?
4. Combien de soumissions ont été reçues, et quel était le chiffre de chaque soumission?

M. COCHRANE: Ces entreprises ont été adjugées, mais elles n'ont pas été complè-

tement exécutées. Aussi, jusqu'au parachèvement des travaux, le département ne croit pas devoir rendre publics les renseignements demandés dans les paragraphes numéros 2, 3 et 4.

CORRESPONDANCE DES SERVICES. ADMINISTRATIFS.

M. LAW demande:

1. Le département des Postes exige-t-il le port sur les objets de correspondance reçus par les services administratifs?
2. S'il en est ainsi, depuis combien de temps cette règle est-elle en vigueur, et à quels objets de correspondance s'applique-t-elle?
3. Quelles raisons ont amené ce nouveau règlement?

M. PELLETIER: 1 et 2. Ces questions ne sont pas très claires. Si elles ont trait au transport gratuit par la poste des fournitures qu'un département envoie à ses bureaux ou succursales du dehors, il a été décidé, le 7 juin 1907, que cela ne pouvait pas se faire. Cette règle n'ayant pas été assez bien observée, les instructions données en 1907 ont été renouvelées.

3. Sous le régime de la franchise postale, quelques-uns des services administratifs d'Ottawa avaient pris l'habitude de transmettre à leurs succursales et bureaux du dehors de la papeterie et des articles encombrants, et cela franc de port, à tel point que les wagons-poste étaient souvent tellement remplis que le département a été obligé de demander plus d'espace dans les fourgons à bagages, parce que les commis du service ambulant ne pouvaient pas faire leur travail. Dans ces circonstances, le transport gratuit de ces fournitures a été supprimé, et lorsqu'elles sont transmises par la poste, il faut acquitter le port ordinaire.

BUREAU DE POSTE CHEZ M. LONG.

M. SINCLAIR demande:

1. Le département des Postes a-t-il établi un nouveau bureau de poste dans la demeure de John Long, Glencoe, comté de Guysborough (N.-E.)? Dans l'affirmative, quel est le nom du bureau et quel est le receveur de la poste?
2. Quel est l'entrepreneur du transport du courrier audit bureau de poste?
3. De quel endroit le courrier est-il transporté au nouveau bureau de poste, combien de fois par semaine, à quel prix annuel, et quelle est la distance à parcourir?
4. Des soumissions ont-elles été demandées et dans la négative, pourquoi?
5. Combien de familles, sont desservies par le nouveau bureau de poste?
6. Si des soumissions n'ont pas été demandées, sur la proposition de qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Longs.
3. John Long

4 et 5. Les objets de correspondance s'échangent deux fois par semaine entre le nouveau bureau et East-Erinville, distance d'environ trois milles, aux termes d'un arrangement temporaire conclu avec John Long qui reçoit $50 par année.

6. La somme étant inférieure à $200, il n'y a pas eu de demande de soumission. Vu que le prix est raisonnable, le département a permis que des arrangements temporaires fussent conclus.

7. Dix familles.

8. Répondu sous le n° 6.

LE RECEVEUR DE LA POSTE DE ROBITAILLE.

M. MARCIL demande:

1. Quel est actuellement le receveur de la poste à Robitaille (Québec)?
2. Quand a-t-il été nommé et qui a-t-il remplacé?
3. Quel a été le motif du changement et sur proposition de qui a-t-il été fait?
4. Depuis combien de temps le receveur de la poste congédié était-il en charge du bureau?

M. PELLETIER:

1. J. F. Dagneau.
2. Le 12 mars 1912. Edouard Quenn.
3. M. Dagneau ayant été congédié sans cause suffisante en 1897, le ministre des Postes l'a rétabli dans ses fonctions de receveur.
4. Du 1er janvier 1898 au 12 mars 1912.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMAINS.

M. GAUVREAU demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour l'établissement d'une ligne postale entre Trois-Pistoles et les Escoumains?
2. Dans l'affirmative, combien de personnes ont soumissionné et à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?
3. Quel est le prix du contrat et quelle en est la durée?
4. Quand le service a-t-il commencé?
5. Est-ce un bateau à vapeur? Dans l'affirmative, les propriétaires ont-ils un certificat de l'inspecteur des chaudières du Gouvernement?
6. Lequel des deux, de M. Rioux ou de M. Sirois, agit comme capitaine, et lequel des deux agit comme mécanicien?
7. Celui qui agit comme mécanicien a-t-il ses certificats de compétence?
8. Le Gouvernement, ou le département des Postes, s'est-il assuré qu'avec un pareil bateau, sous la conduite et direction de deux ouvriers, les sacs à dépêches et leur contenu, ainsi que les passagers, sont en sûreté?
9. Le département des Postes se propose-t-il de faire une enquête?

M. PELLETIER :

Le département a demandé des soumissions et a adjugé l'entreprise à MM. Rioux et Sirois, mais vu que le contrat n'est pas encore signé, le département ne croit pas qu'il soit de l'intérêt public de fournir tous ces détails avant que toute

l'affaire ne soit réglée. L'inspecteur des Postes à Québec est chargé de faire tous les arrangements, mais il n'a pas encore fait rapport. Après la réception du rapport, les renseignements demandés seront fournis. Le département était convaincu, avant l'adjudication de l'entreprise, qu'un bateau convenable servirait au transport du courrier.

GARDIEN DU PHARE DE L'ILE AUX ŒUFS.

M. GAUTHIER (Gaspé) demande:

1. Est-il vrai que M. Tancrède Pelletier, gardien du phare de l'île aux Œufs (P.Q.), a démissionné?
2. Dans l'affirmative, en quelle année et à quelle date?
3. Qui l'a remplacé, et sur proposition de qui cette nomination a-t-elle été faite?
4. Le salaire payé au gardien actuel est-il le même que celui payé à M. Pelletier?
5. Le Gouvernement sait-il que le gardien actuel est très pauvre et qu'il paye à l'ancien gardien, Tancrède Pelletier, une somme annuelle de deux cents dollars sur son salaire?
6. Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il pris les mesures nécessaires pour empêcher le paiement de cette contribution à l'avenir?
7. Est-ce l'intention du Gouvernement de prendre les moyens de faire remettre par M. Tancrède Pelletier l'argent qu'il a ainsi reçu du gardien actuel?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. La démission est datée du 25 avril 1911. Le poste a été vacant le 1er juillet de la même année.
3. E. Chouinard. Recommandé par l'honorable Rodolphe Lemieux.
4. Oui, la classification est la même.
5. Le département le sait.
6. On a fait savoir au gardien de phare Chouinard qu'il n'était pas obligé de continuer ces paiements.
7. Non.

INSPECTEURS DE HOMESTEAD A MEDICINE-HAT.

M. BUCHANAN demande:

1. Quels sont les inspecteurs de homesteads en fonction dans la circonscription électorale fédérale de Medicine-Hat?
2. Quand et sur la recommandation de qui ont-ils été nommés?
3. Avant le 21 septembre 1911, combien d'inspecteurs y avait-il dans cette circonscription?

M. CROTHERS: Pour le département de l'Intérieur la réponse est comme suit:

1 et 2.

Nom.	Date de la nomination.
J. R. Huntley	16 avril 1912.
Wm Switzer	29 août 1912.
W. S. Jones	21 mars 1912.
W. Steer	21 juin 1912.
Robert Ripley	8 août 1912.
Hugh Scott	5 février 1912.

Nommés sur la proposition du ministre.

3. Quatre.

M. PELLETIER.

QUAI DE RICHIBOUCTOU.

*M. EMMERSON demande:

1. Qui est proposé à la garde du quai du gouvernement à Richibouctou, (N.-B.), et depuis combien de temps occupe-t-il cet emploi?
2. Est-il vrai que M. Fred McDougall, ou tout autre particulier a charroyé dudit quai en 1912 une partie du gravier recouvrant ou remplissant ledit quai, pour servir à faire du béton pour la construction du nouvel opéra en cette localité? Dans l'affirmative, qui a autorisé l'enlèvement de ce gravier?
3. Le Gouvernement sait-il que M. Arthur E. O'Leary, frère de M. Richard O'Leary, emploie maintenant ou a employé récemment un attelage pour charroyer du gravier recouvrant ou remplissant ledit quai? Dans l'affirmative, qui a autorisé l'enlèvement de ce gravier et quel prix est payé pour ce privilège?
4. Quel revenu a été retiré depuis le 1er janvier 1912 de la vente du gravier enlevé dudit quai ou du privilège de s'en servir?

M. ROGERS:

1. Il n'y a pas de gardien du quai.

2 et 3. Oui; ont charroyé entre 20 et 30 voyages chacun de gravier pour faire du béton; n'étaient pas autorisés et aucun privilège n'a été accordé.

4. Non.

TRANSCONTINENTAL-NATIONAL—COMPTE DU CAPITAL.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Quelle somme a été dépensée à compte du capital pour l'exercice financier 1912-13 pour le chemin de fer Transcontinental?

M. COCHRANE: La dépense jusqu'au 31 mars 1913 est de $12,750,637.45.

J. O. LANGEVIN, MEDECIN-VETERINAIRE.

M. BOULAY demande:

1. Le docteur Jean Octave Langevin, médecin-vétérinaire, gradué de l'université Laval, a-t-il été nommé à un emploi quelconque dans le département de la Milice, service intérieur ou extérieur?
2. Si oui, quand a-t-il été nommé?
3. Sur la recommandation de qui a-t-il été nommé?

M. HUGHES: M. Langevin a obtenu une commission en la manière ordinaire dans la milice canadienne non permanente, mais il n'a pas encore été nommé à aucun emploi. Il pourra peut être servir dans l'un des corps au camp.

ARPENTAGE D'UN TOWNSHIP DE L'OUEST.

M. OLIVER demande:

1. Quand ont été tirées les lignes d'arpentage de subdivision du township 56, rang 26, à l'ouest du 1er méridien?
2. Quand l'inspecteur général a-t-il approuvé l'arpentage du township ci-dessus?
3. Quand les terres de ce township ont-elles été livrées à la colonisation?

M. CROTHERS :

1. La partie du township nord et est des réserves des sauvages a été arpentée entre le 13 juillet et le 23 août 1911. La partie au sud de la rivière et à l'ouest de la réserve des sauvages, block A, a été arpentée entre le 8 novembre et le 30 novembre 1912.

2. L'arpentage de la partie nord et est des réserves des sauvages a été approuvée par l'inspecteur général le 12 avril 1912. L'arpentage de la partie au sud de la rivière et à l'ouest du bloc A, réserve des sauvages, n'a pas encore été approuvé.

3. Les terres dans la partie nord et est des réserves des sauvages ont été livrées à la colonisation le 29 avril 1912. Les terres dans la partie du township au sud de la rivière et à l'ouest du bloc A, réserve des sauvages ne sont pas encore prêtes pour l'inscription.

GARDIEN DE PHARE AUX SEPT ILES.

M. BELAND demande:

1. Un gardien de phare aux Sept-Iles, du nom de Migneault, a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, une enquête a-t-elle été tenue?

3. Quelle a été la raison de son renvoi?

4. Par qui et à la recommandation de qui a-t-il été remplacé?

5. Une correspondance a-t-elle été échangée, à ce sujet, entre l'honorable P. Landry, président du Sénat, et l'un ou l'autre des membres de l'exécutif?

M. HAZEN:

1. Non.

2, 3, 4 et 5. Répondu sous le n° 1.

DESTITUTIONS.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Quels sont les noms et adresses des agents de station sur l'Intercolonial qui ont été destitués pour cause d'ingérence politique active depuis l'avènement au pouvoir du ministère actuel?

2. Les accusations portées contre eux ont-elles été soumises à une enquête? Dans l'affirmative, qui a dirigé les enquêtes?

3. Quel a été le coût, en détail, de chaque enquête?

M. COCHRANE:

1. Archibald Chisholm, d'Hetherington (N.-E.).

2. Oui, par M. H. P. Duchemin, commissaire.

3. Le compte concernant l'enquête dans le cas de M. Chisholm a été inclu dans un compte envoyé au département par M. Duchemin pour dix enquêtes qu'il a tenues, le total étant de $261.35; de sorte que le coût approximatif de l'enquête dans le cas de M. Chisholm est d'environ $26.

M. FORTIER demande:

1. M. Charles Bergeron, maître de poste des Fonds a-t-il été destitué? Pour quelles raisons?

2. Si oui, lui a-t-on faite une enquête et qui l'aurait faite?

3. Qui a recommandé cette destitution?

M. PELLETIER:

1. Oui. Pour intervention dans les élections; d'après l'ordre du directeur général des Postes.

2. Une enquête n'a pas été nécessaire. Le directeur de la poste ayant admis le bien fondé de l'accusation.

3. Répondu sous le n° 1.

DEPOT D'ORIGINAUX DE DOCUMENTS PUBLICS ET PARTICULIERS.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton) propose:

Que la Chambre ordonne le dépôt d'originaux des documents, lettres, mémoires, etc., qui constituent le dossiere n° 762a mentionné par le ministre des Travaux publics le mardi du 17 avril 1913.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Bien que personnellement je n'aie aucune objection à mettre devant la Chambre le dossier demandé, je voudrais savoir si en agissant ainsi je me conforme aux précédents établis dans des circonstances semblables. Le dossier en question contient certains papiers particuliers, dont j'ai lu une partie moi-même dans cette Chambre, et dont j'ai fourni des copies pour être déposées sur le bureau. Si mon honorable ami désire avoir les originaux de ces documents, et veut bien modifier sa motion, je serai très heureux de les apporter ici. Si la chose est conforme aux règlements, je n'ai aucune objection à remettre au soin du greffier le dossier complet.

M. OLIVER: La Chambre sait que le précédent a été établi que lorsque des originaux sont apportés dans cette Chambre ils doivent être remis à la garde du greffier, afin qu'ils soient sous la responsabilité d'un fonctionnaire de la Chambre. Il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est en conformité avec ce précédent que j'ai demandé à voir les originaux des documents. Lorsque l'honorable ministre lisait la correspondance, on a discuté devant vous, monsieur l'Orateur, la question de savoir si l'honorable ministre ne devait pas déposer tout le dossier sur le bureau de la Chambre. Vous avez décidé, monsieur l'Orateur, que rien n'exigeait le dépôt de ces documents. L'honorable ministre lui-même, à cette époque, a dit que si je voulais avoir le dossier, je le pourrais en faisant la motion ordinaire. Plus tard j'ai demandé au ministre de m'indiquer comment je pourrais désigner le dossier pour que je puisse en demander le dépôt. Le ministre m'a renseigné et j'ai proposé qu'il fût déposé, et je demande respectueusement que ma motion soit adoptée.

M. ROGERS: Je ne crois pas que l'honorable député relate les faits correctement lorsqu'il dit que j'ai promis de déposer le dossier.

M. OLIVER: Je ne puis pas dire que mon honorable ami l'a promis; mais il a certainement donné à entendre à la Chambre, ainsi que le hansard le prouvera, que si on en faisait la demande, le dossier serait déposé sur le bureau de la Chambre.

M. l'ORATEUR: J'ai consulté il y a quelque temps les précédents, tant anglais que canadiens, à propos de cette question, J'y vois que l'ordre de la Chambre pour le dépôt d'un dossier signifie tels documents qui peuvent être déposés sans inconvénient devant la Chambre. Des documents d'une nature privée ou confidentielle—par exemple, des papiers qui peuvent avoir un caractère d'État tel qu'ils ne peuvent pas être convenablement mis devant la Chambre—ne sont pas généralement apportés par les ministres. Dans des cas de ce genre il est à la discrétion du ministre de faire un triage dans le dossier et de ne déposer que les documents qui peuvent l'être sans inconvénient.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Je crois que si un ministre lit dans un dossier de son département, cela en fait un document public. D'après le règlement, les documents publics doivent être déposés sur le bureau de la Chambre. Si Votre Honneur a quelque doute à ce sujet, je lui demanderai de vouloir bien examiner les précédents.

M. l'ORATEUR: Tout ce qui est lu devant la Chambre doit être déposé sur son bureau, mais la présente motion demande tout un dossier qui contient certains documents qui n'ont pas été lus, et dont quelques-uns, ainsi que le ministre l'a dit, sont privés. Je ne parle que de tels documents privés ou autres qui peuvent être convenablement déposés sur le bureau de la Chambre, ce qui est laissé au jugement du ministre.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Au sujet de l'incident auquel l'honorable membre (sir Wilfrid Laurier) vient de faire allusion, je crois me souvenir que les documents dans cette affaire ne furent pas déposés à la suite d'une motion quelconque, mais furent déposés sur le bureau de la Chambre par mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) à la fin d'un débat. Je me suis reporté au débat, et je vois que deux motions ont été proposées par l'opposition. L'une fut acceptée par le Gouvernement, et l'autre fut rejetée. La motion pour la production des originaux fut aussi rejetée. La motion qui fut acceptée par le Gouvernement était ainsi conçue:

Sauf les considérations d'intérêt public qui peuvent être valablement invoquées en toute circonstance, les représentants du peuple en session parlementaire ont le droit indubitable d'être renseignés à l'égard de tout ce qui est nécessaire à l'intelligence du programme et de la conduite du Gouvernement et dans ce but d'avoir accès à tous documents se rattachant à l'expédition des affaires publiques; et le refus du Gouvernement de reconnaître ce droit justifie la Chambre de refuser le vote de nouveaux subsides à la couronne.

Cependant, les documents ne furent pas déposés, et une nouvelle motion fut soumise à la Chambre par l'honorable député d'Hastings-est, dans les termes suivants:

Sauf les considérations d'intérêt public qui peuvent être valablement invoquées en toute circonstance, les membres du Parlement ont le droit d'avoir accès à tous registres et papiers du Gouvernement et à toutes archives.

Cette motion fut rejetée. A la conclusion d'une discussion assez animée, le premier ministre, comme on le verra à la page 1927 du compte rendu des débats (v.a.), déposa les papiers sur le bureau. Telle fut la ligne de conduite suivie dans ce cas. Nous ne nous opposons pas au dépôt de ces documents, mais, à mon avis, on devrait le faire suivant la coutume établie dans tous les cas comme celui-ci, à condition que les dossiers soient rendus aux départements qui les ont fournis.

Quand je dis qu'ils doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, c'est bien entendu sous la réserve de toute considération d'intérêt public; tous documents qu'il serait contraire à l'intérêt public de déposer ne devraient pas l'être. Tout cela sous la réserve de la ligne de conduite qui fut alors suivie par le premier ministre. Celui-ci déposa les documents sur le bureau de la Chambre sujets à être renvoyés au département. Le ministre de l'Intérieur d'alors, mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), déposa tout d'abord un document assez complexe, préparé par son sous-ministre, qui signalait avec insistance le très grand inconvénient qu'entraînerait pour le département le dépôt d'originaux. Bien entendu, il peut en résulter de grands inconvénients, mais je me figure que tous les documents requis dans le cas actuel peuvent être déposés sans de trop grands inconvénients.

Sir WILFRID LAURIER: Vont-ils être déposés sur le bureau de la Chambre sans devenir partie de ses archives, et avec l'entente qu'ils seront ultérieurement renvoyés au département?

M. BORDEN: Oui.

M. ROGERS: Est-ce que l'on s'attend à ce que je dépose les documents privés qui sont compris dans cette liasse, mais auxquels je n'ai fait aucune allusion?

M. OLIVER: L'honorable ministre a lu à la Chambre, à l'appui d'une allégation et d'une accusation portée contre des membres de la gauche, certains documents privés. Je voudrais avoir accès à tous les papiers privés se rapportant à cette affaire,

et je demande que ces papiers soient déposés sur le bureau de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois me souvenir que l'honorable ministre a déclaré à plusieurs reprises qu'il lisait des documents compris dans un dossier officiel du département de l'Intérieur.

M. BORDEN: Une liasse officielle pourrait, bien entendu, contenir des documents qu'il n'y aurait pas lieu de déposer.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre à maintes reprises a déclaré qu'il donnait lecture de documents compris dans une liasse officielle du département de l'Intérieur. Toutes les lettres dont il a donné lecture avait pour en-tête "Département de l'Intérieur".

M. BORDEN: Je ne suis pas d'avis que la motion doive être adoptée; mais les papiers devraient être déposés de la même manière qu'ils l'ont déjà été, sans motion.

Sir WILFRID LAURIER: Si les papiers doivent être déposés, c'est parfait, que ce soit avec ou sans motion. Les papiers seront déposés alors?

M. BORDEN: Oui.

M. l'ORATEUR: La motion est retirée.

M. OLIVER: A mon avis, la motion devrait être réservée jusqu'à ce que les documents aient été déposés.

Sir WILFRID LAURIER: Le Gouvernement a pris l'engagement de déposer les documents.

(La motion est retirée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Nombre de bureaux de poste dans le comté de Yarmouth (N.-E.) qui n'ont pas un service quotidien de courrier, avec indication de leurs noms et du nombre des courriers par semaine.—M. Law.

Nombre des immigrants venus au Canada au cours de l'exercice clos le 31 mars 1913, qui ont été inspectés par les médecins inspecteurs du Gouvernement; dépense totale imposée par l'inspection médicale des immigrants venus au Canada au cours de l'exercice clos le 31 mars 1913; nombre de médecins employés par le Gouvernement au cours de l'exercice clos le 31 mars 1913, pour inspection médicale des immigrants venus au Canada au cours de la même période; noms, appointements et poste de chacun d'eux, y compris ceux domiciliés à Ottawa.—M. Schaffner.

Relevé faisant connaître le nombre d'acres cédés par les sauvages de la bande de Côté; le nombre d'acres vendus de gré à gré; le nombre d'acres non encore vendus;—aussi copie de toutes lettres de la part de personnes qui ont demandé d'acheter des terrains cédés dans la réserve de Côté, ou de toute personne pour et au nom des acquéreurs, ainsi que des réponses à ces lettres;—aussi copie de tous rapports, lettres ou mémoires adressés au surintendant général des affaires des sauvages, et provenant de l'un ou l'autre des fonctionnaires du département, au sujet de la vente de gré à gré de ces terrains;—aussi copie de tout document contenant une autorisation en vertu de laquelle ces terrains ont été vendus de gré à gré;—aussi, de toutes les lettres adressées au département ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires au sujet de la vente de ces terres.—M. Bradbury.

Relevé faisant connaître le coût total de l'embranchement d'Elmira du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard; la somme totale payée aux entrepreneurs Whitehead Brothers; la somme totale payée par le Gouvernement après le retrait de l'entreprise des mains des entrepreneurs; la somme payée chaque mois pour gages, les noms de ceux qui ont reçu cette somme, leur emploi, et les gages quotidiens payés à chacun d'eux;—aussi, la quantité de matériaux utilisés, en spécifiant chaque espèce ou classe, avec le coût de chacun; de qui et quand ces matériaux ont été achetés, et la quantité de matériaux non utilisés, s'il en est.—M. Hughes (King).

Copie d'une lettre, datée le 24 septembre 1904, écrite par l'ingénieur en chef Lumsden, de la commission du Transcontinental, au président Wade de la même commission, dans laquelle l'ingénieur en chef recommande à ce dernier certaines rampes sur le Transcontinental.—M. Graham.

Copie du rapport concernant les titres des terres des sauvages qui a été présenté au surintendant général des affaires des sauvages le 20 août 1909.—M. Thompson (Yukon).

Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Postes et M. Isidore Belleau, de Québec, touchant les améliorations projetées dans le port de Québec.—M. Carvell.

Copie de toute la correspondance, des témoignages entendus et des rapports en ce qui concerne la destitution de J. V. Cloutier, maître de poste à Saint-Benoit-Labre, comté de Beauce (P.Q.).—M. Béland.

Copie de toute la correspondance et de tous les télégrammes échangés entre le département des Postes, le Gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres, l'inspecteur des postes à Saint-Jean (N.-B.), ou l'un quelconque des fonctionnaires du département des Postes à Saint-Jean (N.-B.), d'une part, et le maître de poste à Kouchibouguac, comté de Kent (N.-B.), M. Cliff Atkinson ou toute autre personne, corporation ou firme, se rapportant à la vente ou l'omission d'achat de timbres-poste, ou le dépôt au bureau de poste de matières postales, livraison du courrier, etc., à ce bureau; aussi, de tous rapports, correspondance et autres documents s'y rapportant en quoi que ce soit et qui peuvent se trouver parmi les archives du département des Postes à Ottawa, ou parmi celles du bureau de l'inspecteur des postes à Saint-Jean (N.-B.); aussi, copie de tous les règlements ou ordres du département des Postes en ce qui concerne la vente des timbres-poste, le dépôt de matières postales dans les bureaux de poste, ou la livraison des lettres, ou en général l'utilisation des bureaux de poste pour les personnes qui résident dans la localité et celles qui n'y résident pas.—M. Emmerson.

Copie de tous documents, télégrammes et correspondance concernant la destitution

de Thomas Symonds, chef de l'embarcation de sauvetage à Seal-Island, comté de Shelburne (N.-E.).—M. Law.

Copie de tous documents, télégrammes et correspondance concernant la destitution du capitaine William Smith, chef de l'embarcation de sauvetage à Blanche, comté de Shelburne (N.-E.).—M. Law.

Copie de tous rapports, correspondance, télégrammes et autres documents en la possession ou sous le contrôle du département de la Milice ou de celui des Chemins de fer, concernant certaines matières sur lesquelles l'attention du département de la Milice a été appelée par B. A. Ingraham, de Sydney (N.-E.), au sujet du transport de la milice de Sydney sur la ligne de l'Intercolonial en 1912.—M. Carroll.

Relevé faisant connaître en détail les noms des témoins sommés de comparaître devant le commissaire H. P. Duchemin, relativement à toutes les enquêtes tenues par lui dans les comtés de Cap-Breton-nord et Victoria, Cap-Breton-sud, Inverness et Antigonish (N.-E.), et la somme payée à chacun de ces témoins.—M. Carroll.

SEANCES DU MATIN.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose:

Qu'à partir du lundi 12 du courant, et jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse à onze heures du matin, et que, outre la suspension ordinaire de la séance à six heures du soir, il y ait aussi suspension de une heure à trois heures du soir.

Monsieur l'Orateur, je crois savoir que très probablement les comités de la Chambre auront terminé leur besogne à la fin de la semaine. Nous nous trouverons à commencer les séances du matin cette année à peu près à la date correspondante de la session de 1911. Cette année-là les séances du matin commencèrent le 15 mai, mais la rentrée des Chambre avait eu lieu un peu plus tard qu'à la présente session.

Sir WILFRID LAURIER: Comme le premier ministre déclare que les comités auront terminé leur besogne au commencement de la présente semaine, il semble que le temps soit bien venu de tenir les séances ordinaires du matin, signe avant-coureur d'une assez prochaine prorogation. Le premier ministre, j'en suis sûr, reconnaîtra que la Chambre a droit de savoir s'il faut s'attendre au dépôt d'autres propositions de loi. Je ne conjecture pas qu'à cette date avancée le Gouvernement se propose de déposer de nouveaux projets de loi, sauf peut-être en ce qui regarde les chemins de fer; mais si tel était son dessein, je combattrais la motion. Puis, je compte aussi que la discussion générale du budget sera terminée avant que nous commencions les séances du matin. Je ne me rappelle pas de session où à pareille phase le discours sur le budget n'eût pas encore été prononcé. Mon très honorable ami ne trouvera pas déraisonnable qu'avant de commencer nos séances du matin, nous nous attendions à avoir l'exposé budgétaire.

M. BORDEN: Je me ferai un plaisir de donner mon attention à toute proposition qui me sera faite à cet égard; mais je ne vois présentement rien qui rattache l'exposé de la situation à nos séances du matin. Je ne saurais concevoir qu'il faille nécessairement avoir donné l'exposé budgétaire lorsque les seances commencent à onze heures plutôt qu'à trois heures.

Sir WILFRID LAURIER: La raison en est que, s'il est une chose qui fasse partie de la session, c'est ce discours qui présente l'état budgétaire, et ce discours devrait être prononcé durant la période de nos séances ordinaires. Lorsque commencent les séances du matin, cela veut dire que nous nous hâtons de mener les affaires à leur terme, ce discours, qui renferme la déclaration la plus importante de la session, soit prononcé pendant que nous siégeons encore aux heures habituelles.

M. BORDEN: Je ne crois pas que le ministre des Finances ait pensé à cet exposé de situation pour cette semaine, mais probablement qu'il le donnera mercredi ou jeudi de la semaine qui vient.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne m'opposerai pas à ce que les séances du matin débutent dès après le budget.

M. BORDEN: Je ne vois vraiment point de rapport entre ces deux choses. Mon désir sincère est d'avoir égard à toute proposition de mon très honorable ami relativement à la besogne de la Chambre; mais, franchement, je ne saurais discerner le moindre rapport entre l'exposé des motifs qui accompagnent la présentation du budget et les séances de l'avant-midi. Si j'apercevais quelque rapport entre ces deux choses, je serais heureux de prendre en considération ce sur quoi mon très honorable ami insiste. Il sait que jusqu'à présent de très importantes affaires ont été débattues dans cette Chambre à des séances du matin. Par exemple, le projet de convention douanière a été en 1911 débattu pendant un très long temps. . .

Sir WILFRID LAURIER: Pendant un très long temps en effet.

M. BORDEN. . . au cours de nos séances du matin.

Sir WILFRID LAURIER: Cette affaire de réciprocité a été débattue pendant un très long temps, à des séances du matin, à des séances de l'après-midi, mais non pas à des séances de nuit. Je présume qu'il ne reste plus de mesures législatives à venir.

M. BORDEN: Aucune qui ait de l'importance, ainsi que j'en ai déjà prévenu

mon très honorable ami. Je le verrai avant la fin de la semaine, et je lui communiquerai un état détaillé de tout ce que nous avons l'intention de mettre sur le tapis.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami me fait grand honneur en m'admettant dans sa confidence; mais, dans une affaire de cette nature, je préférerais que ce fût le pays tout entier qu'il mît dans sa confidence. S'il nous assure que nulle mesure législative importante ne doit être présentée, je me tiendrai pour satisfait. Il peut naturellement y avoir certaines affaires d'ordre inférieur, qui ne sont pas susceptibles de discussion et à l'égard desquelles je n'aurais rien à dire.

M. BORDEN: En mettant mon honorable ami dans ma confidence, j'ai pensé ne faire que suivre ce que j'ai supposé être un bon exemple: celui de mon très honorable ami lui-même qui, sur la fin de chaque session, me faisait connaître la nature des mesures législatives qu'il lui restait à présenter. Si mon très honorable ami a jugé que ce n'est pas là un bon exemple, je m'abstiendrai avec plaisir de le suivre; mais j'ai cru avoir parfaitement raison de continuer un usage qui m'avait paru très convenable.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami me fait vraiment beaucoup trop d'honneur en me prenant toujours pour modèle.

M. BORDEN: Pas toujours.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES EPIZOOTIES.

Sur motion de M. Burrell, il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité pour l'examen du projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des épizooties et he prescrire que lorsqu'une compensation est payable aux propriétaires de chevaux abattus sous l'empire des dispositions de ladite loi, cette compensation peut être payée sur une évaluation n'excédant pas $200, dans le cas d'un cheval de sang mêlé, et n'excédant pas $500, dans le cas d'un cheval pur sang.

(2) Que tous colis de fruits non étampés au fer ou marqués en conformité desdits règlements seront confisqués;

(3) Que toute contravention à ces règlements sera passible d'une amende de $50 au maximum et les frais.

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES RENTES VIAGERES DE L'ETAT.

Sur motion de M. Pelletier, il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité pour l'examen du projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des rentes viagères de l'Etat, 1910, et de porter de $600 par année à $1,000 par année la somme totale qui pourra être payée en une ou plusieurs rentes viagères à un ou plusieurs crédits rentiers en commun.

DEPOT D'UNE RESOLUTION POUR LA CREATION D'UN SERVICE IMPERIAL DE TELEGRAPHIE.

Sur motion de M. Pelletier, il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité pour l'examen du projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu, relativement au bill (n° 188), actuellement soumis à cette Chambre, intitulé: "Loi pourvoyant à des conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume Uni et autres parties de l'empire britannique", d'autoriser le gouvernement du Canada, s'il juge que ce soit dans l'intérêt public, étant données les circonstances et conditions énoncées dans la convention annexée audit bill, d'acheter les stations, appareils, équipement et licences mentionnés dans ladite convention.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Le premier ministre sait-il que lors du débat sur la résolution qui, sous la rubrique, "Bills et ordres publics", porte au Feuilleton le n° 37, résolution que j'ai eu l'honneur de proposer et qui traite de l'immédiate construction du canal de la baie Georgienne, le ministre des Travaux publics a déclaré qu'un jour serait réservé pour sa discussion ultérieure. L'honorable ministre a désiré lui-même parler sur la question et plusieurs autres membres de cette Chambre ont exprimé le désir de faire quelques remarques. Comme la session semble tirer rapidement à sa fin et que l'affaire a une importance considérable, j'aimerais à savoir du très honorable premier ministre s'il peut nous dire quand nous aurons un jour pour la discussion.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je crains de ne pouvoir le faire aujourd'hui; je consulterai à ce sujet le ministre des Travaux publics.

M. DEVLIN: Je désire appeler l'attention de mon très honorable ami le premier ministre sur ce que disait il y a quelques jours l'"Ottawa Evening Journal", que le cabinet projetait d'inscrire au budget supplémentaire une somme très considérable pour la construction du canal de la baie Georgienne; mais qu'à cause de la durée du débat sur la question navale, le Gouvernement s'était vu forcé de renoncer à cette idée d'inscrire au budget supplémentaire un crédit quelconque dans ce but. Me serait-il permis de demander s'il y a du vrai dans cette nouvelle?

M. BORDEN: Il n'est pas d'usage de faire des déclarations relatives aux crédits supplémentaires avant qu'ils n'aient été soumis.

M. PUGSLEY: Exception faite pour Antigonish.

LE SYSTEME DE TELEGRAPHIE SANS FIL POULSEN.

M. LEMIEUX: Pourrais-je demander au ministre des Postes s'il a lu dans le "Citizen" de ce matin une dépêche relatant une entrevue avec M. Baxendale au sujet de la convention conclue avec la compagnie Poulsen. Ce M. Baxendale est-il le représentant du syndicat Poulsen, et ce dernier a-t-il au Canada un représentant? Dans l'affirmative, qui est-il?

L'hon. M. PELLETIER (Directeur-général des Postes): Le M. Baxendale, dont il est parlé dans la nouvelle que j'ai lue, est le gérant général du syndicat en Angleterre. La compagnie a maintenant ici un représentant, un M. Gaugil, qui a une procuration.

M. LEMIEUX: Est-il à Montréal?

M. PELLETIER: Il est présentement à Montréal, en quête d'un emplacement.

LE CANAL SAINT-PIERRE.

M. KYTE: Je désirerais de nouveau appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur le débat auquel a donné lieu la motion demandant que soient produits les papiers relatifs à l'expropriation de terrains pour le canal Saint-Pierre, débat qui a été ajourné. J'ai peine à espérer que le ministre consentira à une reprise de ce débat, et je tiens à donner avis que, lors de l'examen en comité du budget des chemins de fer et des canaux, on attendra de lui qu'il donne ce renseignement pour la gouverne du comité.

DEMANDES RELATIVES A DES RAPPORTS.

M. OLIVER: Je me suis hier enquis d'un rapport pour la production duquel un ordre a été donné il y a quelque temps et pour hâter les choses, j'ai suggéré que l'on donnât les noms, les bureaux et les dates des destitutions. Ce rapport s'applique à tous les départements, et non pas au seul ministère de l'Intérieur. J'aimerais que ce rapport comprît, pour toutes les administrations, les personnes destituées, les salaires reçus, leurs fonctions la date du renvoi.

M. LOW: Je désirerais appeler une fois de plus l'attention du directeur général des Postes sur une motion adoptée par cette Chambre le 10 février, relative aux pièces qui se rattachent au renvoi de Mme M. C. Gaudet, receveuse des postes à West-Pubnico, comme aussi au renvoi de Jesse L. Mortor, receveur de la poste à Lower-Argyle. Il y a trois mois que ces motions ont été adoptées, et je crois que le ministère a eu tout le temps de se préparer à présenter ces pièces. Si les crédits du ministre sont retardés, il n'aura à s'en prendre qu'à lui-même.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Ce n'est pas, à mon avis, une manière loyale de représenter les choses. Nous avons au ministère, un personnel qui s'occupe spécialement de ces sortes d'affaires, et je fais de mon mieux pour en hâter l'expédition. J'en ai déposé douze ou quinze aujourd'hui, et je compte en avoir d'autres demain. Je les apporte aussi vite qu'il m'est possible, et je ne saurais faire davantage.

M. l'ORATEUR: Quand un député présente une demande, l'étiquette parlementaire ne l'autorise nullement à accompagner sa demande de menaces. Comme la menace ici est fort anodine, je me borne à rappeler l'honorable député l'usage parlementaire à cet égard.

M. PUGSLEY: En février, il y a trois mois, je posai une question au ministre des Poste au sujet de la mise en adjudication du service des dépêches entre Toolton et Hatfield-Point, comté de King, Nouveau-Brunswick. Voici la deuxième question que je posai:

S'il en est ainsi, quelle est la date fixée pour la réception des soumissions?

Voici la 3e et la 4e.

Quel est le chiffre de chaque soumission reçue à cette date ou antérieurement?

L'entreprise a-t-elle été adjugée au concurrent qui s'en est chargé au moindre prix? Si non, pourquoi pareille adjudication n'a-t-elle pas eu lieu?

En réponse à ma question, le ministre des Postes a affirmé qu'on avait fait appel à la concurrence publique, mais que, la question étant à l'étude, il ne se croyait pas autorisé à dévoiler ni les noms des soumissionnaires ni le chiffre de leurs offres. Seulement, il ajouta avec courtoisie qu'il allait s'occuper de la chose sans retard et qu'à bref délai il me donnerait ici même le renseignement voulu. Trois mois se sont déjà écoulés et à deux reprises différentes j'ai dû lui rafraîchir la mémoire; mais je n'ai rien obtenu. L'affaire n'a guère d'importance, mais si je ne me trompe, on cherche à écarter le concurrent en question et à adjuger l'entreprise au concurrent qui a fait l'offre la plus élevée. Le ministre est-il allé aux renseignements?

M. PELLETIER: Je ne saurais donner pareil renseignement de mémoire. Il y a des milliers d'entrepreneurs qui passent des marchés avec le département et à coup sûr on ne saurait exiger que je me rappelle tous ces noms. Il y a au ministère un fonctionnaire qui s'occupe de ces questions et m'en rend compte et je fais l'impossible pour documenter les députés de la gauche. Je vais en prendre note aujourd'hui et j'irai aux renseignements.

RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. MACDONALD: Je tiens à signaler à l'attention du premier ministre le n° 35 au tableau des bills et objets d'intérêt public. Il s'agit d'un projet de loi que j'eus l'honneur de présenter et le ministre des Chemins de fer a bien voulu me dire qu'il approuvait le principe consacré par ce bill et en faciliterait l'adoption. Le premier ministre est-il prêt à proposer ce projet de loi à titre de mesure ministérielle?

L'hon. M. BORDEN (premier ministre): Si je ne me trompe, l'objectif visé par le bill en question est de donner plus d'ampleur à la juridiction des tribunaux relativement aux réclamations contre l'Intercolonial, et d'étendre ainsi un principe appliqué depuis plusieurs années. J'ai souvenance que, de concert avec mon collègue, le ministre des Chemins de fer, j'ai été vivement frappé des arguments formulés par l'honorable député, en présentant son projet. Depuis lors, nombre de questions ont accaparé mon temps, quelques-unes d'entre elles nécessitant une délibération prolongée et sans doute l'honorable député lui-même a bien certains reproches à s'adresser à cet égard. Au demeurant, j'en conférerai avec le ministre des Chemins de fer et étudierai la proposition de l'honorable député, si le temps le permet.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion ajournée le 6 mai, sur le projet de loi (bill n° 21), déposé par le très honorable M. Borden, ayant pour objet d'accroître les forces navales actives de l'empire.

Sur l'article 2:

Sur le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payée et appliquée la somme de trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Et l'amendement à cet article, proposé par M. German:

Radiation de l'article 2 et substitution de l'article suivant: Sur les crédits votés de temps à autre dans ce but par le Parlement, peut être payée et appliquée sur le fonds du revenu consolidé du Canada la somme de $35,000,000 au plus, afin d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

M. W. CHISHOLM (Antigonish): Monsieur le président, avant l'ajournement du débat, hier soir, j'ai essayé de prouver que le Gouvernement a le devoir de prendre cette Chambre et le pays dans sa confidence et de nous éclairer davantage sur ses intentions touchant le système de défense navale qu'il veut adopter. J'ai rappelé qu'à diverses époques le premier ministre (M. Borden) a fait des déclarations qui semblent contradictoires. J'ai dit qu'en diverses circonstances il a formulé des systèmes inconciliables. Des esprits à tournure psychologique comme le ministre des Finances (M. White) ou le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), pourraient peut-être nous prouver que ces affirmations n'ont rien d'incompatibles et que le système formulé par le Gouvernement, au cours de ce débat, est parfaitement logique, bien que, aux yeux du commun des mortels, les discours du premier ministre et des députés de la droite semblent inconciliables. J'ai en outre rappelé que les principes invoqués par le "Star" de Montréal ne concordent nullement avec les vues exprimées par les droitiers. Il est temps que le pays sache à quoi s'en tenir sur le système qu'entend adopter le Gouvernement.

Au moment où l'on veut donner ces $35,000,000 à la mère patrie, qui n'en a nullement besoin au lieu que nous avons besoin de chacun de ces dollars pour le développement de nos ressources, il convient que le Gouvernement nous éclaire sur ses intentions. Quant à la Nouvelle-Ecosse, je sais parfaitement dans quelle mesure ces $35,000,000 aplaniraient quelques-unes de nos difficultés en matière de voies ferrées. Cette somme aiderait puissamment à la réalisation de certaines promesses faites par les députés de la droite, à la veille des élections dernières et en certaines circonstances subséquentes, en ce qui concerne les améliorations à réaliser.

On veut dépenser ainsi $35,000,000 cette année; or que sera-ce, l'an prochain ou plus tard? Cette contribution se grossira-t-elle, avec le chiffre de notre population et l'accroissement de notre richesse et à mesure que ces prétendues obligations deviendront plus onéreuses? Quel principe invoque-t-on? Est-ce là le genre de contribution qu'on fera, quand le Gouvernement sera en veine de générosité et que la pléthore des capitaux le permettra, ou bien s'agit-il d'une participation financière périodique, en reconnaissance des services que nous a rendus la mère patrie par l'aide et la protection qu'elle nous a accordées dès le début de notre ménage national? S'il ne s'agit pas d'un système régulier et permanent de participation financière, alors, je le demande, quel système permanent et stable le Gouvernement entend-il adopter? Il affirme qu'il nous éclairera plus tard à cet égard; mais pour-

quoi pas maintenant? Le public a bien le droit d'être éclairé aujourd'hui même sur les intentions du Gouvernement.

L'ancien Gouvernement adopte un système, il fit voter la loi navale Laurier, loi qui reçut l'adhésion des deux partis et qui comme l'a déclaré le premier ministre lui-même en Angleterre et ailleurs au Canada, s'impose à l'approbation non seulement de tout patriote canadien, mais de tout Anglais. Les ministériels ont promis d'abroger cette loi de marine militaire, et déjà ils ont commencé à détruire les effets qu'elle aurait pu produire. Le Gouvernement a pris des mesures pour permettre aux élèves des navires-écoles de quitter ces vaisseeaux et il retire pour ainsi dire ces navires du service naval. Ce que nous demandons au Gouvernement, c'est de nous dire franchement sa pensée et ses intentions à cet égard. Les déclarations faites par le premier ministre en plusieurs circonstances m'autorisent à dire que son attitude est réellement inexplicable aux yeux du pays, citons quelques-unes de ses paroles. J'emprunte d'abord une citation à la brochure contenant son discours du 5 décembre, brochure qu'on a répandue à profusion au pays. Je cite:

On a proposé de créer une grande organisation navale au pays et c'est là une proposition que je me borne à signaler. A mon humble avis, d'ici à un quart de siècle ou un demi-siècle, on ne saurait créer au pays une organisation qui ait quelque valeur. Même alors ce ne serait qu'une pauvre et médiocre organisation à substituer à cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit d'une évolution, d'un travail séculaire, résultant d'expériences approfondies et d'efforts, homériques. Est-il réellement besoin que nous entreprenions cette tâche si hasardeuse et si coûteuse, la création d'une organisation navale, spéciale au Canada, alors qu'à des conditions justes et honorables, nous pourrions participer, à notre gré à la défense navale, au moyen de l'organisation existante de l'empire, et utiliser ainsi les hommes et les ressources à la disposition du Canada?

Que faut-il conclure des paroles prononcées par le premier ministre, en cette occasion? N'est-ce pas là une condamnation catégorique du système naval canadien? Son langage, il est vrai, prête à l'équivoque; il ne condamne pas absolument la marine militaire canadienne; mais que faut-il entendre par ces paroles? C'est que les ministériels ne veulent pas construire de marine canadienne, mais entendent plutôt utiliser une organisation que, à son dire, est à notre disposition et cela à des conditions compatibles avec notre dignité, notre honneur national, à titre de colonie indépendante de l'empire, mais, comme je l'ai prouvé, ces conditions n'existent pas réellement.

Permettez-moi de citer encore ce qu'il a dit le 27 février dernier, tel que le rapporte le compte rendu des débats à la page 4526:

M. CHISHOLM (Antigonish).

Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera créée? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je dis que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur l'Atlantique ou pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre, si une attaque devait avoir lieu.

Je dis que la seule conclusion que vous puissiez tirer de ces paroles du premier ministre, prononcées le 27 février, c'est qu'il n'est pas en faveur d'une marine canadienne, qu'il n'en voit aucunement la nécessité et que le Canada a toute la marine qui lui est nécessaire, c'est-à-dire la flotte anglaise, et que le devoir du Canada est de contribuer à son entretien dans la mer du Nord. Permettez-moi de citer maintenant comme contre-pied de ces déclarations d'autres paroles qu'il a prononcées, et je fais cela pour montrer l'attitude apparemment inconciliable des programmes qu'il a exposés de temps en temps, et pour que le pays, au moment où il demande cet argent, sache définitivement ce qu'il veut et s'il a exposé franchement son programme. Je citerai ce qu'il a dit à Halifax quand il y a exposé son programme le 4 octobre 1909:

La Chambre des communes a tracé, durant la dernière session, un certain programme relatif à la défense navale sur lequel les deux partis se sont unis.

Il se peut qu'il ne groupe pas les aspirations de tous les conservateurs, mais il m'a semblé que c'était notre devoir obligatoire de placer en dehors de la lutte des parties une question si vitale et d'une portée si grande et d'imiter ce qui pendant des années a guidé les deux partis politiques en Angleterre à propos des nations étrangères.

Si le programme énoncé en 1908 n'a pas satisfait les aspirations de tous les conservateurs, comme l'a dit le premier ministre, je suis surpris qu'il y ait dans le programme vague qu'il a tracé de quoi satisfaire les aspirations de tous les conservateurs ou le courage de tous les Canadiens et de nous rendre fiers de notre origine. Le très honorable premier ministre poursuit ainsi:

Il reste à savoir comment le Gouvernement actuel appliquera ce programme qui a été tracé dans la résolution dont j'ai parlé. Un principe primordial devrait du moins l'emporter, je veux dire que nos matières premières, notre main-d'œuvre et la compétence habile de nos gens devraient être utilisées autant que possible pour établir notre défense navale. A ce propos ne devons-nous pas espérer que cela donnera un élan et un encouragement à la construction maritime au Canada qui est longtemps restée inactive.

En 1909, il n'avait aucun doute au sujet des aspirations du peuple et il savait que les libéraux et les conservateurs désiraient adopter un programme qui utiliserait nos matières premières, notre main-d'œuvre et l'habileté de constructeurs de nos compatriotes. Il ajoute:

L'occasion se présente aujourd'hui pour la Nouvelle-Ecosse. La Providence a doté cette province de matériaux, d'hommes et d'une situation maritime qui est essentielle, non seulement pour le développement de la défense et de la protection navales, mais aussi pour la résurrection de l'industrie des constructions maritimes qui avait autrefois rendu la Nouvelle-Ecosse fameuse dans le monde entier.

Il n'est pas question de contribution dans ces paroles. Comment le très honorable premier ministre va-t-il ressusciter l'industrie maritime en envoyant hors du pays $35,000,000 cette année et peut-être plus dans les années qui vont suivre. Le 1er novembre 1909, parlant à Toronto, il s'est exprimé ainsi qu'il suit:

M. Borden a parlé avec beaucoup d'énergie et il avait évidemment pesé soigneusement ses paroles. Il a sans hésitation affirmé à nouveau son adhésion au programme naval tracé dans la résolution adoptée à la Chambre au mois de mars dernier. M. Borden a repoussé cette idée du Canada comptant sur la marine des Etats-Unis en cas de danger et il a déclaré qu'il était absurde de dire que nous étions incapables de construire une marine dans ce pays.

Que s'est-il passé entre 1909 et la visite du premier ministre à Londres l'an dernier, pour lui faire croire que nous ne sommes pas capables de construire une marine quand en 1909 il était en faveur de cette idée. Au dîner offert par le Constitutional Club à Londres pour le Dominion Day, le 1er juillet 1909, M. Borden a dit, d'après le "Times" du 2 juillet:

Il se rend compte qu'une impression désagréable existe dans les Iles-Britanniques, parce que le Canada n'a pas dans une résolution ou dans un discours du premier ministre offert un, deux ou trois dreadnoughts. Il pense que la résolution, dans la forme avec laquelle on l'a adoptée, bien que n'étant aussi significative que l'aurait été l'offre d'un ou de deux dreadnoughts, a du moins tracé un programme permanent pour le Canada, sur lequel les deux partis se sont unis et qui sera plus utile qu'une offre de dreadnoughts.

Si les paroles du premier ministre ont été parfaitement citées par le "Times", il a fait l'éloge de la loi navale Laurier comme étant le meilleur programme permanent pour le Canada, sur lequel les deux partis s'étaient unis et qui serait plus utile que l'offre de dreadnoughts. Si le programme Laurier était alors un bon programme permanent, que s'est-il produit depuis lors pour changer son idée? En présence de ces paroles du premier ministre prononcées à diverses occasions et de ce qu'il dit maintenant, l'homme de bon sens et de fermeté les trouve contradictoires et le premier ministre se doit à lui-même, à son gouvernement et au pays de dire simplement et clairement ce qu'est son programme permanent s'il en a un. Hier soir, le premier ministre, en réponse à une question posée par mon honorable ami de King (I. P.-E.) (M. Hughes). a déclaré qu'il avait reçu des centaines de lettres de libéraux qui étaient mécontents et dégoûtés de la politique du parti libéral sur cette question.

M. NEELY: J'aimerais bien en voir quelques-unes.

M. CHISHOLM: Oui, ce serait intéressant d'en voir quelques-unes. J'ai vu cette affirmation reproduite par le "Herald" d'Halifax, qui est considéré comme l'organe du leader du Gouvernement, et quelques-uns de ces télégrammes ont été publiés par ce journal, mais selon moi, aucun des signataires de ces télégrammes ne passerait pour un libéral. Nous savons qu'un gouvernement au pouvoir est le moins bien placé pour dire ce qui se passe au pays; nous savons que le Gouvernement n'entendra jamais de critiques de la part de ceux qui cherchent des faveurs. Il y a une classe de personnes qui peuvent écrire aux journaux des lettres qu'ils signent "Un ancien libéral" ou "Un libéral mécontent", mais si vous les grattez, vous trouverez que ce sont des bleus de la plus belle eau, ou dans quelques cas rares, c'est un libéral mécontent qui n'a pas obtenu ce qu'il demandait. Si nous devons en juger par ce que nous entendons en voyageant dans les trains ou dans les salles d'hôtels, je crois que le sentiment est absolument opposé au programme naval du Gouvernement.

J'ai entendu dans différentes régions des conservateurs discuter cette question et l'opinion générale est qu'il n'y a pas d'enthousiasme parmi le peuple pour ce mystérieux programme naval du Gouvernement. Ils n'approuvent pas l'envoi de $35,000,000 à l'Angleterre. Ils ont foi en leur pays. Les vieux chefs du parti conservateur leur ont appris que ce pays est aussi grand qu'aucun autre au monde et que tout ce qui peut se faire ailleurs peut être accompli au Canada. On leur a appris qu'il n'y avait pas de tâche trop lourde à entreprendre pour les Canadiens.

Comme l'a dit très éloquemment l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) quand il a parlé sur la question en 1909, il y a de bonnes raisons pour qu'il en soit ainsi. Il a déclaré que le système de contribution ne conviendrait pas à la majorité du peuple, parce qu'il n'atteignait pas la racine, parce qu'il ne développait pas ce sentiment d'orgueil qu'un programme naval canadien ferait naître; c'était comme si vous deviez engager un homme pour faire le

travail que vous devriez exécuter vous-même. Voici comment s'est exprimé M. Foster à cette occasion:

C'est comme si on engageait quelqu'un pour faire notre travail. Au Canada, il n'y aurait aucune racine plantée, il ne resterait rien, il n'y aurait aucun sol préparé où le commencement du développement d'un produit. . . .Cela sépare ce qui a été réuni depuis les premiers jours de l'existence du monde, le commerce et la protection du commerce. . .

Il continue ainsi:

Cette méthode ignore les besoins et les aspirations, et les perspectives d'un grand peuple comme le Canada est destiné à le devenir.

Puis, il expose que, quelque humbles que puissent être nos débuts, nous devrions commencer et que le moment était arrivé de commencer. Il dit que nous devions faire quelque chose.

Où le Canada mettrait une part de son corps, de son sang, de sa puissance intellectuelle et de son orgueil national.

C'est en ces termes éloquents que le député de Toronto-nord exprimait, en 1909, les aspirations nationales. Je n'hésite pas à dire que le même sentiment règne aujourd'hui. Le très honorable premier ministre a parlé hier soir de centaines de lettres qu'il avait reçu des libéraux désappointés et dégoûtés. Il est peut-être le plus mal placé pour connaître aujourd'hui le sentiment réel du peuple. Il sera naturellement approuvé par les flatteurs et les sycophantes et il sera débordé par ceux qui ont des rancunes à satisfaire et qui ne voient rien de mieux que ce que fait le Gouvernement. Ce serait intéressant de savoir qui sont ces centaines de libéraux qui sont dégoûtés du parti libéral. J'ai lu dans ce rempart du parti conservateur l'"Orange Sentinel", ce passage qui a été publié il y a quelque temps:

La lettre suivante a été reçue par le secrétaire de la loge Diamond, n° 1474, d'Ottawa:

Permettez-moi par la présente d'accuser réception des résolutions adoptées par la loge Diamond, n° 1474, le 10 mars 1913, approuvant le programme naval du très honorable R. L. Borden, etc., et exprimant sa sympathie à l'égard des unionistes d'Irlande dans leur lutte héroïque. Au nom du très honorable M. Borden et de moi-même, je remercie sincèrement votre loge pour ces expressions d'approbation et pour ces paroles d'encouragement.

A vous fraternellement,

(Signé): T. S. Sproule.

M. CARVELL: Qui est-ce?

M. CHISHOLM: Je ne sais pas qui c'est, mais cette lettre a été envoyée d'Ottawa. Je ne crois pas que vous trouverez beaucoup de libéraux dans cette organisation. Il n'est pas de règle que les libéraux appuient un parti qui parle comme l'ont fait M. F. E. Smith et sir Edward Carson, quand ils ont dit, il y a quelque temps, qu'ils détrôneraient le roi, si le Home Rule était accordé à l'Irlande par le parlement de l'Angleterre.

A la lecture de cet article, je me suis dit que c'était probablement des membres de cette association que venaient les lettres félicitant le Gouvernement d'avoir supprimé la liberté de parole dans le Parlement et d'avoir pris des moyens violents pour faire adopter un projet de loi combattu par tout le parti libéral et qu'un grand nombre de conservateurs combattraient également, s'ils étaient libres d'exprimer leurs opinions.

Permettez-moi de citer quelque chose de plus modéré, de mieux raisonné et qui ne peut manquer de faire impression sur tous les Canadiens. En commentant la politique navale du parti conservateur, cet article dit:

Mais la politique du parti conservateur implique beaucoup d'autres choses.

L'article avait traité précédemment la question de savoir s'il y aurait, ou non, des contributions périodiques:

Cette politique ouvre toute la question des destinés de notre pays. Nous sommes convaincus que le rêve caressé par la grande masse de la jeunesse canadienne, c'est de fonder dans cette région septentrionale, sous le drapeau britannique, une nation libre, prête à aborder les problèmes et à accepter les responsabilités inhérentes à sa position. Une de ces responsabilités, est de pourvoir à notre propre défense et de décider librement, dans quelles guerres nous nous engagerons, s'il y a lieu. Envoyez de l'argent qui pourra être employé à des guerres auxquelles nous n'avons rien à voir et qui pourraient nous paraître injustes, c'est établir un précédent qui pourrait être fatal à nos plus hautes aspirations.

Les préparatifs navals que le Canada pourrait faire à l'heure présente devraient être, dans notre humble opinion, modestes et proportionnés aux besoins d'une nation pacifique comme la nôtre, dont la politique bien arrêtée consistera à soumettre tous les malentendus qui pourront survenir avec les autres nations, à la décision d'un tribunal plutôt qu'au sort des armes. En pourvoyant ainsi à nos propres besoins, nous remplirons nos obligations en tant que partie de l'empire et, en même temps, nous travaillerons logiquement et consciencieusement à une entente internationale pour l'établissement d'un tribunal d'arbitrage universel.

Cette citation est empruntée à la page 261 du "Presbyterian", une publication religieuse hebdomadaire, portant la date du 27 février 1913. Je n'ai aucun doute que ces sentiments sont ceux des Canadiens de toutes les parties du pays. Avant le 5 décembre dernier, l'honorable premier ministre déclarait à Montréal que si le Parlement n'adoptait pas ce projet de loi, il en appellerait au peuple et il fit la même déclaration dans son discours du 5 décembre dernier. Lorsqu'il parlait ainsi, il ne prévoyait pas que pour faire adopter son

projet par la Chambre il serait obligé de recourir à un règlement de clôture. Son idée était que cette politique était si populaire, qu'elle serait approuvée à l'unanimité par le pays.

Nos électeurs n'ont jamais eu l'occasion de se prononçer sur cette question d'envoyer $35,000,000 en dehors du pays. On peut prétendre, à la rigueur, qu'ils ont condamné la politique navale du parti libéral à la dernière élection, mais il a déjà été expliqué à plusieurs reprises qu'en dehors de la province de Québec, les élections ne se sont pas faites sur la question navale. Dans les autres provinces, il a pu en être question incidemment, mais la question a été très peu discutée et ce n'est pas sur ce point que les électeurs ont été invités à se prononcer. Il est possible que la province de Québec se soit montrée peu favorable à la politique libérale, mais elle n'a certainement pas approuvé la politique que nous propose aujourd'hui le Gouvernement.

L'honorable premier ministre n'a reçu aucun mandat du peuple et avant de s'engager dans cette politique qui consiste à verser les contributions à la mère patrie, ou même une contribution unique, il devrait en demander l'autorisation aux électeurs. J'ajouterai même que cette politique est très dangereuse au point de vue constitutionnel. Voici un extrait de journal qui exprime mieux que je ne pourrais le faire, ce côté de la question:

La question n'est pas de savoir si le Canada doit remplir ses obligations en matière de défense navale. Le point important n'est pas non plus de savoir si les cuirassés doivent être construits en Angleterre ou au Canada. Toutes ces déclamations auxquelles se livrent M. Borden et ses collègues, avec l'appui de M. Churchill, concernant l'impossibilité de construire des navires au Canada, sont tout à fait en dehors de la question. Le grand point à résoudre, est celui-ci: le Canada gardera-t-il et conservera-t-il le commandement et la direction de ses forces navales, comme il a gardé et conservé le commandement et la direction de ses forces de terre, ou abdiquera-t-il ce premier droit d'une nation libre, et se contentera-t-il de payer un tribut à un gouvernement qui n'est pas élu par le peuple canadien et qui n'est pas responsable à l'opinion publique du Canada? Devant cette question toutes les autres deviennent secondaires et sont repoussées à l'arrière-plan. Ceux qui ne comprennent pas que tout ce qui mérite d'être préservé dans la vie nationale de ce pays est en jeu dans cette question n'ont pas la compétence voulue pour la discuter.

M. BRADBURY: Quel est ce journal?

M. CHISHOLM: Je crois que c'est un extrait du "Globe". Je ne me suis guère occupé d'en rechercher la source, mais le sentiment qui y est exprimé est un sentiment noble et patriotique, qui doit trouver de l'écho dans le cœur de tous les vrais Canadiens. Cela ne ressemble-t-il pas aux professions de foi de ceux qui combattirent jadis pour nous obtenir le gouvernement responsable?

Je ne comprends pas que des hommes de la province de la Nouvelle-Ecosse, où la population, sous la direction de Joseph Howe, a livré de si nobles combats pour la cause des droits et des libertés constitutionnels, et contre l'ingérence de Downing-Street, puissent un seul instant approuver une politique de contributions. J'ai entendu les députés de la droite dire qu'en votant $35,000,000 nous n'abdiquons pas notre autonomie et ne renonçons pas à notre indépendance. Cette somme de $35,000,000 sera versée à l'Angleterre; lorsqu'elle aura servi à a construction de navires de guerre, elle échappera entièrement à notre contrôle. C'est au principe même de cette politique que je m'oppose et c'est ce principe que l'honorable premier ministre a toujours combattu. Il a déclaré, à maintes reprises, que tant que nous n'aurons pas voix au chapitre dans l'administration des affaires de l'empire et tant que nous n'aurons pas notre part de direction dans les affaires navales, nous devrons nous abstenir de toute contribution.

M. CARVELL: Dans le mémoire de l'amirauté dont le premier ministre nous a donné lecture le 5 décembre dernier, se trouve le paragraphe suivant:

Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de rédiger un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

La note se termine par le paragraphe suivant:

Le premier ministre du Canada ayant demandé de quelle manière l'aide immédiate que le Canada pourrait donner serait plus efficace, nous n'hésitons pas à répondre, après un long examen de tous les détails, qu'il est à désirer que cette aide comprenne le don d'un certain nombre des plus gros et des plus puissants bâtiments de guerre que la science peut construire ou que l'argent peut procurer.

Dans un autre mémoire, cité par le premier ministre le 10 mars dernier, et daté du 24 janvier, je trouve le passage suivant:

En 1909, on a étudié l'opportunité de la création par le Canada, sur l'océan Pacifique, d'une escadre équivalente à celle de l'Australie, et impliquant une dépense initiale de £3,700,000 et au coût moyen de £600,000 pour son maintien. Le gouvernement canadien ne jugea pas ceci compatible avec ses plans, et offrit de fournir un nombre limité de croiseurs et de contre-torpilleurs qui seraient stationnés sur l'Atlantique et sur le Pacifique. L'amirauté consentit à aider autant que possible à l'organisation et à l'équipement de ces navires. De 1909 à 1912, le Canada jeta les bases d'un effectif naval canadien et de l'entraînement des recrues et des cadets, et le gouvernement canadien n'aurait pu faire manœuvrer un seul navire

Ces déclarations, venant de l'amirauté, sont très importantes et elles ont dû être faites d'après des renseignement fournis, je n'en doute pas, par l'honorable premier ministre ou un de ses collègues. Je maintiens que le pays a droit de savoir si ces renseignements ont été fournis verbalement ou par écrit et qu'il est du devoir du chef du Gouvernement de dire à la Chambre ce qui en est. Je lui demande de dire si la communication a été faite à l'amirauté par écrit ou de vive voix, et si elle a été faite par écrit une copie du document sera-t-elle déposée sur le bureau de la Chambre ?

M. BORDEN: Je n'ai rien communiqué à l'amirauté à ce sujet.

M. CARVELL: L'honorable premier ministre dit: "Je n'ai pas"; me permettra-t-il de lui demander si un de ses collègues a communiqué quelque chose à l'amirauté?

M. BORDEN: Pas que je sache.

M. CARVELL: Cette réponse doit-elle s'appliquer aussi à ce que dit M. Churchill dans ce même mémoire du 24 janvier, au sujet de l'impossibilité de recruter et d'instruire un nombre suffisant de matelots au Canada pour équiper un seul croiseur?

M. BORDEN: Il n'y a eu qu'une simple demande de renseignements sur la question; la correspondance a été déposée sur le bureau de la Chambre.

M. CARVELL: Alors, je dois comprendre qu'aucune correspondance, autre que celle qui a été déposée sur le bureau de la Chambre, n'a été échangée à ce sujet. Ceci jette peut-être une nouvelle lumière sur le sujet, et cependant il est étrange que l'amirauté anglaise ait pris sur elle d'adresser au peuple canadien deux mémoires d'une aussi grande importance, à la suite d'une simple conversation entre le premier ministre du Canada et le premier lord de l'amirauté ou un fonctionnaire de son département.

M. BORDEN: Je désire que mon honorable ami me comprenne bien. Je ne dis pas que je n'ai pas eu de conversation avec le premier lord de l'amirauté, mais je ne me rappelle pas avoir discuté ce point en particulier.

M. CARVELL: Mon très honorable ami dit qu'il n'existe pas de correspondances en dehors de celles qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre; dans ce cas, s'il n'a pas souvenance des entretiens qu'il a eus à ce sujet, nous devons croire que le premier lord de l'amirauté n'a fait que recueillir ces renseignements dans les informations de journaux qui rapportaient, en toute probabilité, les assertions que les orateurs conservateurs se permettaient de faire. Il peut arriver qu'il ait lu cela dans le "Times", de Londres. Quoi qu'il en soit, je suis heureux d'apprendre que le premier lord de l'amirauté n'avait aucun droit, en sa qualité ministérielle, de faire des affirmations aussi exagérées et, à mon sens, aussi dommageables pour la bonne renommée du Canada, relativement aux aptitudes de sa population à manœuvrer des navires.

M. BORDEN: Je suppose que le premier lord de l'amirauté pouvait consulter tous les documents publics du Canada se rapportant à cette question. Je pense que ce renseignement émanait de cette source.

M. CARVELL: Voilà tout ce que je voulais savoir. Je crois qu'au fur et à mesure que se poursuit ce débat, nous réussissons à obtenir des renseignements sur la nature de la nouvelle communiquée par M. Churchill à la presse de l'univers, au sujet du Canada, et sur ceux qui lui ont fait connaître ce renseignement. Je me demande si le très honorable premier ministre a mesuré, lorsqu'il s'est permis cette grande mise en scène, le soir du 10 mars dernier, l'effet que produirait la lecture d'un document supposé venir du premier lord de l'amirauté anglaise, alors que mon très honorable ami ne possédait d'autre donnée que celle se rattachant à l'idée qui avait pu engager M. Churchill à faire cette déclaration. Cela prouve simplement le rôle qu'a joué M. Churchill, au cours de toute cette melheureuse affaire—et j'emploie, à dessein, ce terme et je ne crois pas qu'il soit trop fort pour exprimer le véritable sentiment de la population du Canada, lorsque nous en arrivons à envisager cette question à tous les points de vue qu'elle présente.

Nous avons été témoins d'une tentative d'explication de la politique du Gouvernement de la part du ministre de la Marine, hier soir, et cela, après un repos salutaire d'environ un mois. On doit constater avec surprise l'insuffisance de la lumière qu'il s'est efforcé de jeter sur le sujet en discussion. Les ministres semblent vouloir se tenir tranquilles à leurs sièges et ne pas tenir à prendre part au débat, refusant de fournir la moindre donnée qui pourrait éclairer la députation.

Il s'est produit, au cours des six derniers mois, pourrais-je dire, des faits qui doivent faire comprendre à un Gouvernement qui désire, en toute sincérité, travailler aux meilleurs intérêts du pays, que ce dernier réclame une halte dans le règlement de toute cette question. Si je ne me trompe, l'honorable ministre de la Marine a énoncé la seule raison que le Gouvernement peut invoquer—s'il n'a pas cette intention déjà —en réponse aux motifs allégués par les membres de la gauche contre le projet qui nous est soumis. Toute son argumentation roulait sur cette donnée que, la compagnie

de construction maritime de Fore-River de Quincy, Massachusett, étant tombée en déconfiture, il devenait impossible de construire des navires au Canada. On ne peut assigner d'autre motif à l'allusion qu'il a faite à cette compagnie. S'il se trouve un honorable député qui puisse fournir une autre explication, je lui céderai, avec plaisir, la parole.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Il me semble que tout honorable membre de cette Chambre a compris parfaitement que si l'honorable ministre a parlé de la compagnie de constructions navales de Fore-River, ça été pour démontrer que l'honorable représentant de Saint-Jean ignorait ce dont il parlait dans cette circonstance particulière.

M. CARVELL : Mon honorable ami de Cap-Breton dit que l'on compte d'autres députés qui se trouvent dans son cas. Je n'ai jamais encore employé ici l'argument *ad hominem* et je n'entends pas commencer, aujourd'hui, à y recourir. On devrait, en toute justice pour lui-même, donner à l'honorable député de King la permission de prononcer un discours sur ce sujet. Le premier ministre pourrait enlever le bâillon de la bouche de quelques-uns de ses plus jeunes partisans et leur permettre de faire connaître à leurs électeurs la raison de leur présence ici. Je ne reproche pas à mon honorable ami de King de vouloir obtenir quelque renseignement sur la question qui nous occupe, mais je doute que notre collègue ait fait connaître son opinion sur le véritable objet de la proposition gouvernementale.

Hier soir, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a cité quantité de chiffres à seule fin d'établir qu'il nous faudrait dépenser £9,000,000, avant d'être prêts à construire un navire de guerre, au Canada. Il a dit, à ce propos: Il nous faudra dépenser £1,000,000, soit $5,000,000 à la construction d'un chantier maritime, $5,000,000 à l'établissement de laminoires, $10,000,000 à l'installation d'une usine de plaque de blindage, $5,000,000 à des travaux d'art, $17,500,000 à une fonderie de canons, $2,000,000 à l'achat du terrain requis et $33,000,000 pour une fabrique de torpilles et de munitions..

Je voudrais demander s'il se trouve un seul membre de cette Chambre en état de mentionner, dans tout l'univers, le nom d'un seul chantier maritime qui fabrique les articles mentionnés dans le discours que l'honorable ministre a prononcé, hier soir. Je ne possède pas une absolue connaissance de tous ces détails et c'est pourquoi je n'affirme rien, mais je ne crois pas qu'il existe, dans tout l'univers, une installation qui produit la moitié des articles qui rendent complète la construction d'un navire. J'ai visité les plus grands chantiers maritimes de la mère patrie et, à mon sens, celui qui est le plus complet, c'est celui d'Armstrong, Whitwork et compagnie, à Newcastle-sur-la-Tamise, ou Elswick. On y construit la coque, les canons et les tourelles, mais non les plaques de blindage, ni les chaudières ni les machines et on n'y exécute pas les travaux d'installation électrique. Il y a une foule d'autres articles entrant dans la construction de ces navires qu'on ne fabrique pas dans ces chantiers.

M. MEIGHEN: La compagnie Vickers-Maxim fabrique ces articles.

M. CARVELL: Non; elle construit les navires, fond les canons et installe les tourelles, avec tout leur armement.

M. MEIGHEN: Au contraire, c'est ce qu'elle fait.

M. CARVELL: Alors même qu'il en est ainsi, il y a quantité d'autres articles qu'elle ne produit pas. L'honorable ministre de la Marine s'efforce d'employer l'argument malhonnête et injuste invoqué par M. Churchill, dans sa lettre, et j'emploie ce qualificatif à dessin pour démontrer que nous ne pouvons construire ces navires au Canada, parce qu'il faut nécessairement posséder toutes ces diverses installations accessoires pour construire et équiper un navire de guerre. Sans doute, il est nécessaire de se procurer des canons pour un navire de guerre, mais je crois ne pas me tromper en disant qu'il n'y a pas, aux Etats-Unis, un seul chantier maritime qui fabrique les canons dont il a besoin. En réalité, on ne trouve, dans tout l'empire britannique, que deux chantiers maritimes qui fabriquent les canons dont ils ont besoin, ce sont ceux de la compagnie Armstrong-Whitwork, de Newcastle, et de Vickers, Fils et Maxim. Ces compagnies fondent les canons dont elles ont besoin, mais toutes les autres compagnies de constructions navales achètent leurs canons des maisons qui mettent ces produits sur le marché. Aux Etats-Unis, la compagnie de constructions navales de Fore-River achetait ses canons de la compagnie des aciéries de Bethlehem. Je ne mentionne ces détails que dans le but de faire voir toute l'injustice de l'argument que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu invoquer, hier soir. L'honorable ministre a été jusqu'à dire que si nous voulions construire un navire de guerre, au Canada, nous aurions besoin d'usines pour la construction des chaudières, ce qui nous coûterait $5,000,000. Je ne crois pas qu'il existe nulle part une compagnie se livrant à la construction des navires qui fabrique les chaudières dont elle a besoin elle-même.

Pendant le discours de mon honorable ami d'Antigonish, j'ai cherché ce qui se rapportait, même de loin, à la marine des Etats-Unis; j'ai trouvé dans le "Burgoyne's

Naval Annual" un fait qui jette quelque lumière sur la façon dont ces navires sont construits, ou, plutôt, sur la manière qu'emploient les intéressés pour se procurer les différentes pièces de cet outillage. Si l'on s'en rapporte à la page 163 du "Burgoyne's Naval Annual", on y trouve une description des navires de la classe du "Delaware" et qui sont les plus perfectionnés de tous ceux que compte aujourd'hui la marine de guerre des Etats-Unis. Faisant allusion au "Florida" et à l'"Utah", l'auteur déclare qu'ils ont été construits en entier sur des chantiers différents. Ainsi, le "Florida" a été construit aux chantiers maritimes de Brooklyn; j'ignore où l'on a construit l'"Utah", mais cet ouvrage s'est exécuté ailleurs. Ces installations maritimes n'ont pas construit elles-mêmes les chaudières dont elles avaient besoin; elles les ont achetées de Babcocks et Wilcox, dont les produits sont bien connus par tout le monde civilisé.

A la page 169, on parle de trois contre-torpilleurs construits par le gouvernement des Etats-Unis, au cours des deux ou trois dernières années: le "Jarvis", le "Jovett" et le "Henley", qui sont, en vérité, du type le plus récent des contre-torpilleurs. Le "Jarvis" a été construit par la compagnie de construction maritime New-York, de Camden (R.-I.); le "Henley", par la compagnie de construction maritime de Fore-River, de Quincy, Massachusett; le "Jovett", à Bath, Maine; ce sont tous des chantiers différents dont aucun ne fabrique les chaudières dont il a besoin. Ils achètent ces dernières et encore celles-ci diffèrent-elles. Le "Jarvis" avait des turbines Parson, et des chaudières Thorneycroft, un autre type de chaudière bien connu; le "Jovett" était muni de chaudières Norman, tandis que le "Henley" était muni de turbines Curtis et de chaudières Yanow.

Au sujet des turbines, certains de ces navires sont munis du type Parson et d'autres du type Curtis; tout dépend des plans et devis arrêtés par l'amirauté. Quel que soit le chantier que l'on visite, on constate que les machines qui composent la force motrice ou l'équipement de ces navires sont achetées de fabricants bien connus. On peut en dire autant de l'installation électrique. Je suis convaincu qu'il n'y a pas un seul chantier maritime qui fabrique lui-même ce qui entre dans cette installation. Il est hors de sens commun de parler de cela. Les intéressés achètent leur installation électrique des fabricants et ils obtiennent ainsi un article dont la qualité est meilleure et dont le coût est moins élevé. Cette observation s'applique également dans le cas des chaudières des machines. Ces chantiers ne fabriquent pas eux-mêmes ces articles, à l'exception peut-être de la compagnie Vickers, Fils et Maxim. Aux Etats-Unis, on ne peut trouver une seule autre maison qui fabrique les plaques de blindage ou les canons dont elle a besoin.

J'ai retenu l'attention de la Chambre plus longtemps que je ne me proposais de le faire pour discuter cette question, mais j'ai été forcé d'en agir ainsi à cause de l'argument injuste invoqué par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, lorsqu'il a dit que nous ne pourrions pas construire ces navires, au Canada, parce qu'il nous en coûterait de $45,000,000 à $50,000,000 pour ériger les installations nécessaires au parachèvement de la construction de ces vaisseaux.

Il a même dit que nous ne pouvions laminer les plaques d'acier. A différentes reprises, l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) a affirmé—et il n'a pas été contredit sur ce point—que la compagnie des aciéries Dominion a acquis, au cours de ces trois ou quatre dernières années, le matériel requis pour le laminage des plaques d'acier qui entrent dans la construction des navires blindés en acier, et qu'elle est prête à faire l'installation voulue, si on lui confie cette entreprise. Elle n'a pu exécuter ce travail, parce qu'elle n'a pas reçu de commandes pour plaques d'acier. Mais qu'on fournisse à la population du Canada l'occasion d'exécuter cette entreprise, et je ne crains aucunement que nos industriels manquent d'énergie et de l'esprit d'initiative voulue pour mener l'entreprise à bonne fin. Mais encore faut-il lui fournir cette occasion dont je parle. Mes honorables amis de la droite ont oublié les traditions de leur parti; ils ne tiennent plus compte des données pour lesquelles leur vieux chef a combattu et grâce auxquelles ils ont conservé le pouvoir. Double est leur jeu; il est antilibéral et anticonservateur et il ne rend justice ni aux libéraux ni aux conservateurs ni même aux Canadiens, quel que soit le parti auquel ces derniers appartiennent. Si mon honorables ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ne peut offrir de meilleures raisons à l'appui de cette proposition contraire à la Constitution, il ferait mieux d'étudier à nouveau sa politique, afin d'en arriver à une décision qui serait plus conforme au sens bien entendu des affaires.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a cité, hier soir, des chiffres qui, d'après moi, sont très éloquents; il a dit que la Fore River Shipbuilding Company dont l'honorable député de Saint-Jean a parlé était pour ainsi dire en banqueroute et qu'elle avait été vendue à la Bethlehem Steel Company pour $600,000 d'obligations privilégiées et $600,000 d'autres obligations. Il a admis que cette compagnie avait dû, en outre, payer toutes les dettes de l'ancienne compagnie. Il n'a pas dit pour combien il y avait d'obliga-

tions, mais il devait y en avoir pour un fort montant. Il a admis que, d'après le bilan de l'année dernière, l'actif de la compagnie s'élevait à $3,631,000. Or, la Fore-River Shipbuilding Company, avec un outillage de $3,600,000, a pu construire en dix ans plus de cent navires.

Que l'on puisse, avec un outillage de moins de $4,000,000, construire un navire de guerre de tout premier ordre, voilà le point important, voilà la leçon qui se dégage des paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries et à laquelle nous devrions tous réfléchir. Ce qui peut se faire aux Etats-Unis peut se faire ici. Il est tout simplement ridicule de soutenir, comme le soutient l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qu'il faille un outillage de $5,000,000. C'est induire le peuple en erreur et chercher à lui faire croire que la construction des navires au Canada exige des capitaux énormes. Mon honorable ami s'inspire tout simplement des déclarations erronées de M. Winston Churchill, dans son mémoire du 10 mars au premier ministre.

Je ne veux pas participer à la discussion qui s'est soulevée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et le député de Saint-Jean, au sujet de l'exécution de certains travaux à Saint-Jean. Ce débat issu de l'esprit de parti, ces messieurs le termineront quand et comme ils le voudront, et le plus tôt sera le mieux; mais je tiens à dire quelques mots de la question d'affaires qui s'y rattache. L'honorable ministre a dit et répété, parfois en mon absence, qu'il n'avait pas voulu accorder d'entreprise parce qu'il y avait au département des Affaires navales une note établissant que ces navires seraient inutiles, parce que, quand on aurait achevé de les construire, le modèle en serait suranné.

M. LEMIEUX: Cette note était le résultat de machinations secrètes.

M. CARVELL: Je l'ignore, mais je le pense. Je ne saurais concevoir, que le jour même d'une élection générale, un fonctionnaire de haut grade comme le capitaine Roper...

M. LEMIEUX: Et sans en avoir été prié.

M. CARVELL: ...ait pu laisser un document comme celui-là, de son propre mouvement et sans en avoir été prié, quand la construction des navires au Canada était un des principaux articles du programme du Gouvernement et le point saillant de la politique dans la province de Québec à cette époque. Cela répugne au bon sens. L'honorable député de Rouville a eu le capitaine sous ses ordres quand notre collègue était ministre de la Marine. Le capitaine a été un de ses fonctionnaires durant une couple de semaines; il ne lui a jamais parlé de ce rapport que, cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries dit avoir trouvé au ministère.

M. LEMIEUX: L'honorable député pourrait ajouter que, l'année précédente, le même officier avait exprimé une opinion toute différente au sujet de la marine canadienne et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) l'avait menacé, pour ce motif, de le citer à la barre de la Chambre.

M. CARVELL: Je m'en souviens fort bien. Mais abstraction faite de cet incident, il n'est pas un fonctionnaire de cette importance qui eût même songé à faire ce que fit le capitaine Roper, à rédiger, la veille d'une élection générale, une note condamnant le Gouvernement sur un point de la politique sur laquelle le peuple allait se prononcer. C'est inconcevable. Tout ce qu'on peut supposer, c'est qu'il l'a antidaté. Si cet homme est encore au service de l'Etat, il faudrait le rappeler ici, le citer à la barre de la Chambre et le forcer de dire quand il a rédigé cette note. On doit pouvoir le prouver, il y a probablement dans les environs d'Ottawa un sténographe qui a écrit cette pièce, et si nous pouvions le trouver nous saurions comment elle a été fabriquée.

Bien que ce rapport soit le plus ridicule dont j'aie jamais eu connaissance depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, le ministre de la Marine et des Pêcheries l'invoque pour justifier son refus d'agir selon la convention. Pourquoi ne vient-il pas dire, comme un homme, qu'il s'y refuse parce que les nationalistes de Québec lui défendent de faire autrement? S'imagine-t-il duper quelqu'un au moyen de cette ridicule histoire? S'imagine-t-il que la raison de son attitude est inconnue à tout homme qui lit et qui pense? Ignore-t-il que son chef a publié, dans la province de Québec et dans tout le pays, manifeste sur manifeste condamnant la politique navale Laurier? Naturellement, en prenant la direction de son ministère, mon honorable ami ne pouvait pas signer le contrat, il ne pouvait pas mettre en pratique une politique qu'il avait combattue et que les nationalistes avaient combattue dans la province de Québec. Il l'a répudiée comme il y était obligé. Je suis humilié qu'un représentant de ma province s'inspire des données d'un pareil document pour se justifier de ne pas signer ce contrat.

M. le PRESIDENT: Je pense que l'honorable député se sert d'expressions trop rigoureuses.

M. CARVELL: Je ne veux rien dire qui ne soit parlementaire. Je ne dis rien contre le ministre de la Marine et des Pêcheries; je parle seulement de son attitude et de ce que j'en pense.

Je dirai maintenant quelques mots du caractère démodé des navires dont le gouvernement Laurier voulait commander la construction et au sujet desquels le département des Affaires navales avait obtenu des soumissions quand le Gouvernement ac-

tuel prit la direction des affaires. D'après ces soumissions, ces navires devaient être construits à Saint-Jean. Le ministre de la Marine et des Pêcheries peut dire que le chef actuel de l'opposition avait déclaré que si le Gouvernement actuel avait signé le contrat ils auraient pu être construits sur le Saint-Laurent. Si le Gouvernement avait signé le contrat, ils auraient pu être construits à Montréal, à Sydney ou à Halifax; mais je dirai au ministre de la Marine et des Pêcheries que la soumission que nous avons trouvée en arrivant au pouvoir et le dépôt de $100,000 qui n'avait pas été rendu avaient rapport à la construction de navires non pas à Montreal mais à Saint-Jean, et il le sait. Peu eut importé à la population de Saint-Jean ce qui serait arrivé si le Gouvernement eût agi ainsi ou autrement; la question est de savoir pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas signé ce contrat et n'a pas permis que ces navires fussent construits à Saint-Jean? C'est ce que nous lui demandons et allons continuer de lui demander, en dépit de ce que peut contenir le rapport du capitaine Roper. Je reviens au "Burgoyne's Naval Annual", page 345, où il est question du type de navire pour lequel on avait demandé des soumissions et où il est dit que MM. Cammell, Laird & Co. avaient accepté de le construire à Saint-Jean pour $1,900,000.

Une VOIX: Adopté.

M. CARVELL: Pas d'excitation à ce sujet, s'il vous plaît. Il y aura probablement certaines petites formalités à remplir avant que le bill soit adopté. La droite ferait aussi bien d'avoir patience.

La soumission pour la construction de ces navires à Saint-Jean était de $1,950,000 sans l'armement ni les magasins, qui devaient coûter $250,000, et ces deux sommes devaient former un total de $2,200,000. Voilà les navires que l'on aurait dû construire à Saint-Jean. Je puis expliquer au comité quel type de navires il était question de construire: c'est le type "Bristol." déplacement, 4,820 tonneaux; puissance initiale prévue en chevaux-vapeur, 22,000; vitesse, 25 nœuds. Puis ces navires devaient être armés de deux canons de 6 pouces à tir rapide, de dix canons de 4 pouces à tir rapide, et de quatre canons à tir mécanique; soit, en tout, seize canons. Tel est le type de navires pour lequel le Gouvernement précédent avait demandé des soumissions et avait signé un contrat. Le plus récent modèle de croiseur que construit l'amirauté anglaise, c'est le "Nottingham." La construction en sera achevée en 1914 ou peut-être en 1915. Il n'aura qu'un déplacement de 5,440 tonneaux ou de 10 p. 100 plus considérable que le type "Bristol," puissance, 25,000; vitesse, 25 nœuds 5, et son armement se composera de neuf canons de 6 pouces à tir rapide; de quatre canons de 3 pouces à tir rapide; de quatre mitrailleuses à tir rapide et d'un canon léger; soit, dix-huit canons. Ce navire n'a pas un déplacement de 10 p. 100 plus considérable que le "Bristol," il n'a que 10 p. 100 de tonnage de plus; il n'est pour ainsi dire ni plus long ni plus large, il n'a que peu de chevaux-vapeur de plus et sa vitesse ne dépasse que d'un demi-nœud celle du "Bristol." Il y a donc bien peu de différence entre les deux types, dont l'un est le plus parfait que l'amirauté ait encore fait construire. Cependant, c'est l'un de ces types qui, d'après le capitaine Roper, sera démodé avant que la construction en soit achevée, en 1916. Je me demande si le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a jamais fait la moindre recherche pour arriver à se convaincre de la véracité du rapport de cet homme. Ce type sera démodé, dit-il!

En 1916, les navires canadiens qu'on projette de construire se trouveraient parmi les navires les plus modernes que possède l'amirauté anglaise.

Examinons ce qu'ont fait les Australiens. Je n'ai jamais entendu un député de la droite dire que les Australiens ne savent pas ce qu'ils font. Ceux-ci se sont rendus en Angleterre et y ont d'abord fait construire leurs navires, mais je suis bien aise de dire que les Australiens ont abandonné cette politique insensée et peu patriotique, et qu'ils construisent maintenant leurs navires dans leur pays. Le dernier des navires australiens n'a été lancé que l'an dernier et je ne crois pas qu'on puisse dire qu'il est démodé. Tout d'abord, le gouvernement australien a fait l'acquisition de trois contre-torpilleurs en Angleterre, et il en construit maintenant trois dans les chantiers de Sydney.

Comparons les contre-torpilleurs australiens à ceux que nous devions construire, et nous verrons combien les nôtres auraient été démodés comparativement aux leurs. Nos contre-torpilleurs auraient eu un déplacement d'un peu plus de 600 tonneaux et les contre-torpilleurs australiens, un déplacement de 700 tonneaux; les nôtres auraient filé 25 nœuds et ceux de l'Australie, 26, et l'armement aurait été le même, pour ainsi dire. Nous aurions construit la même sorte de contre-torpilleurs que les Australiens; néanmoins, M. Roper et le ministre disent que, si nous avions construits ces contre-torpilleurs, ils auraient été démodés avant leur lancement en 1906. Je ne mentionne ces faits que pour faire voir la raison que le ministre de la Marine et des Pêcheries invoque pour justifier son refus d'observer le contrat. La raison qu'il dévoile au public, il va sans dire, n'est pas la raison véritable. Il n'a pas refusé d'observer le contrat parce que les navires se-

raient démodés; il a refusé de le faire parce que ses alliés nationalistes de la province de Québec ne le lui permettaient pas, et à leur point de vue, ils auraient été des nigauds s'ils le lui avaient permis.

N'oublions pas que les nationalistes de la province de Québec ont triomphé lors de la dernière élection, qu'ils triomphent aujourd'hui et qu'ils triompheront aussi longtemps que mon très honorable ami sera au pouvoir. Il est vrai qu'ils s'abstiennent parfois de prendre part au scrutin, s'ils ne sont pas contents; mais ils reviennent toujours au bercail. Tant que le ministre des Travaux publics sera le dispensateur de la manne ministérielle, les nationalistes de la province de Québec viendront voter lorsqu'il le faudra pour sauver le ministère.

M. HENDERSON: Ne les mesurez pas à votre aune.

M. CARVELL: Je ne crois pas que le représentant de Halton reçoive une grosse part de la manne ministérielle, et je comprends sa mauvaise humeur lorsqu'il en entend parler.

M. HENDERSON: Je n'ai pas lieu de l'être.

M. CARVELL: Si l'honorable député cherchait à obtenir une entreprise plantureuse, il réussirait peut-être mieux qu'il réussit à se hisser au poste élevé qu'il convoite. Il a toutes mes sympathies.

M. HENDERSON: Merci.

M. CARVELL: S'il y a parmi la droite un député pour lequel j'ai de la sympathie, c'est le représentant de Halton, et je regrette d'avoir aigri son humeur ordinairement bienveillante, en parlant de la manne ministérielle.

M. HENDERSON: Pas du tout.

M. CARVELL: Je ne crois pas qu'il soit probable que le Gouvernement perde l'appui des nationalistes, mais s'il veut le conserver, il ne doit pas construire de navires au Canada, ni enrôler des hommes d'équipage; il doit, au contraire, congédier ceux qui ont déjà été engagés au Canada. C'est à cette seule condition qu'il aura l'appui des nationalistes, et aussi longtemps que le premier ministre l'observera, il pourra compter sur leur fidélité. En tout cas, c'est la raison pour laquelle le ministre de la Marine n'a pas signé le contrat relatif à la construction des navires à Saint-Jean; et s'il ne l'a pas fait, ce n'est pas parce que les navires seraient démodés avant d'être achevés.

Lorsque le premier ministre a adopté ce projet de loi le 5 décembre dernier, il l'a fait uniquement parce que l'empire britannique se trouvait, disait-il, dans une situation critique et que sans cette contribution, l'empire aurait croulé. A vrai dire, le premier ministre ne s'est pas exprimé en termes aussi précis, mais c'est là la substance de ce qu'il a dit. Et s'il a omis quelque chose, ses partisans, qui ont eu la permission de parler pendant les quinze premiers jours du débat, ont suppléé à cette omission. Les uns après les autres, ils ont pris la parole et ils ont invoqué le péril allemand comme la seule raison d'envoyer ces $35,000,000 hors du pays. Il peut être bon d'appeler l'attention sur le langage dont le premier ministre s'est servi dans cette circonstance mémorable, et l'on constatera que la seule raison qu'il a invoquée pour justifier son projet était la crainte qu'un beau jour la flotte allemande ne fondît sur les Iles-Britanniques. Il a lu avec la plus grande satisfaction son discours qui a été fort applaudi par ses partisans. Dans ce discours, il affirme, pour ainsi dire, que les circonstances sont critiques. Qu'on me permette de le lire de nouveau:

> On pourra, avec raison, nous demander ce que nous ferions de cette grave question si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir est tout tracé; si elle en prend les moyens, le Gouvernement se rendra compte et saura si les circonstances dans lesquelles se trouve en ce moment l'empire sont graves ou non en ce qui a trait à la défense navale. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir sur la question une réponse simple et claire, et si cette réponse, basée sur l'assurance du gouvernement de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait, comme je le pense, la nécessité d'une action prompte et effective de la part de ce pays, je demanderais au Parlement de voter l'aide que les circonstances commanderaient, et faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais du Parlement au peuple.

Tout homme sensé doit croire que cela veut dire qu'il s'est rendu en Angleterre et qu'il a constaté qu'il existait vraiment des circonstances critiques, des circonstances qui nécessitaient une aide immédiate et effective. S'il y avait lieu de douter de ses intentions ou des raisons pour lesquelles il s'adressait au Parlement, ses commentaires subséquents dissiperaient tout doute à ce sujet. Les voici:

> Quant à savoir, monsieur l'Orateur, si le peuple a le droit d'être consulté, dès qu'il s'agit d'une politique engageant l'avenir, cela, pour moi, ne fait pas de doute.
>
> Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre, mais j'ai fait de mon mieux. Il y a, je crois, bien des choses à considérer dans l'étude d'un plan de coopération générale du Canada à la défense de l'empire dans son ensemble.

Telle était son idée de la situation au mois de décembre 1912. Il demandait au Parlement d'ouvrir un crédit de $35,000,000 parce que les circonstances étaient vraiment critiques à ce moment-là. Lorsque

cette somme serait votée, il se proposait d'examiner quelle devrait être sa politique définitive. Je désire lui rendre justice. Je veux, du moins, tirer des conclusions logiques des faits que j'expose à la Chambre. Je me demande si mon très honorable ami trouverait parmi la droite un député qui prétendrait qu'à l'heure qu'il est la situation est critique. Le "Star," de Montréal a, lui-même, repoussé cette idée. Il y a six semaines environ, lorsque la population oubliait le point principal, ce journal a publié un article de fond dans lequel il disait: Elle ne se souvient pas de l'urgence. Mais, quoi! le "Star", de Montréal ne s'en souvient plus maintenant. Nul habitant sensé de l'empire britannique ne voudrait dire que les circonstances sont critiques à l'heure actuelle.

Dans son discours du 5 de décembre, mon très honorable ami a fait une description éclatante de la situation qui régnait dans la mer du Nord. Il nous a dit combien les Allemands ont de navires dans ces parages et combien les Anglais en ont. Il nous semblait entendre gronder le tonnerre et voir les éclairs déchirer la nue. Le grand conflit était proche, et la flotte allemande était prête à venir nous détruire. Depuis lors, bien des événements se sont passés. Au mois de décembre 1912, lorsque mon très honorable ami a prononcé son discours, il existait en Europe un état de choses qui lui permettait d'étayer son raisonnement, même si celui-ci n'était pas appuyé sur des faits. Il existait entre la Turquie et les états des Balkans un conflit qui menaçait de mettre les nations de l'Europe aux prises. La Turquie a été humiliée et pour ainsi dire chassée de l'Europe, et en fin de compte, elle a dû dire aux puissances: "Je remets mon sort entre vos mains; faites ce que bon vous semblera et je serai contente."

Puis, une autre complication qui se produisit en Europe ranima l'espoir de nos adversaires. Les Monténégrins s'emparèrent de la forteresse de Scutari et déclarèrent qu'ils la garderaient. Toute la députation sait que l'Autriche a décidé qu'il ne serait pas permis au Monténégro de conserver Scutari, qui devait être une ville autrichienne ou albanienne. Ce différend semblait devoir provoquer une guerre. Tous les journaux publièrent la nouvelle sous des titres terrifiants, mais les Monténégrins évacuèrent Scutari, et la paix règne en Europe comme elle n'a pas régné depuis un demi-siècle.

Depuis dix ans, l'empire allemand a dépensé des sommes énormes pour sa flotte. Il s'occupe maintenant de son armée. Il ajoute près de 250,000 hommes à son armée sur le pied de paix; et afin de se procurer les fonds nécessaires, il a dû avoir recours à ce que j'appellerai l'expropriation des biens des citoyens. Il a dû prélever sur les biens de la population un impôt qui équivaut presque à la confiscation. La France a augmenté son armée en prolongeant de deux à trois ans la durée du service militaire. Une nouvelle puissance a surgi dans les Balkans. Il y a là-bas sous les armes un million d'hommes qui sont censés être les alliés de la Russie. Ce n'est plus l'eau, mais la terre, qui sert de champ aux complications européennes. Autant que ceux qui réfléchissent et qui lisent peuvent en juger, des générations passeront avant qu'il soit question d'un conflit naval.

A l'avenir, si les nations de l'Europe se font la guerre, ce sera sur terre. Il est incontestable que l'empire allemand a consenti à restreindre la construction des navires de guerre dans la proportion de dix navires allemands pour seize navires anglais. Lorsqu'il existe une entente semblable, pourquoi nous lancerions-nous dans ce projet peu patriotique d'envoyer ces fonds hors du pays et de créer un état de choses que la population canadienne devra défaire tôt ou tard, et qu'elle ne pourra pas défaire sans causer des embarras, soit ici, soit en Angleterre.

Ce sont là des questions que mon très honorable ami ferait bien d'examiner attentivement avant de chercher à nous imposer ce projet au moyen de la clôture, ce qu'il a l'intention de faire, croyons-nous. Je suis d'avis qu'il pourra difficilement le faire adopter autrement. Je ne fais pas de menace; j'expose simplement un fait.

Si nous avions raison, en décembre 1912, de refuser d'accepter cette proposition antinationale, nous sommes cent fois plus autorisés aujourd'hui à la repousser, lorsque la raison même donnée par mon très honorable ami a failli complètement et a cessé d'exister. Je ne suis pas étonné qu'il n'essaie plus de justifier cette proposition à cette phase du débat. Je ne m'étonne pas qu'il ait donné la tâche au ministre de la Marine et des Pêcheries, lequel essaie de faire oublier au peuple que nous pouvons construire des navires au Canada, en racontant qu'une société de construction de navires au Etats-Unis est tombée en difficultés financières et a été achetée par une maison plus forte. Elle ne disparaît pas pour cela, mais il lui est ainsi possible de continuer ses travaux sur une base plus étendue que par le passé. Je ne m'étonne pas que mon très honorable ami ne permette à aucun de ses partisans de faire un discours ou d'essayer de justifier cette proposition. Je ne m'étonne pas qu'aucun des journaux de son parti n'ait tenté la chose. Le public raisonne. Il voit les signes des temps, tout comme les honorables membres de la gauche. Le public sait que l'urgence a cessé d'exister. Il sait que si le Gouvernement ne persiste dans son projet, c'est parce qu'il y est forcé par ses

alliés les nationalistes, et non pas parce que cette loi est nécessaire pour le Canada ou pour l'empire britannique.

Même à cette période de la discussion, je considère que le très honorable premier ministre ne perdrait aucun prestige, qu'au contraire il en gagnerait, et il serait considéré comme un homme de grand caractère, s'il avait le courage de dire: La situation a changé depuis que j'ai déposé ce bill, en 1912. L'urgence à laquelle je croyais dans ce temps-là a cessé d'exister. Il n'y a plus de danger de guerre pour l'Angleterre. Une entente est intervenue entre l'Angleterre et l'Allemagne en vertu de laquelle la construction navale sera limitée à la proportion de seize à dix.

Il peut donner toutes ses raisons sans perdre aucun avantage, et, comme je l'ai dit, je crois qu'il en gagnerait plutôt s'il disait: La situation est changée, conséquemment je retire ce bill. S'il faisait cela, il n'y aurait aucune difficulté à s'entendre sur une politique qui serait très avantageuse pour tout le Canada.

Mon très honorable ami a dit que, bien que le Gouvernement propose de donner cet argent, il aura une politique permanente. Je crois que c'est bien la politique permanente que nous avons devant nous. Lorsqu'il a déposé ce bill, mon honorable ami a dit que les navires canadiens seraient stationnés dans la mer du Nord, circonstance dont lui-même et ceux de ses partisans auxquels il a permis de prendre part au débat pendant les deux ou trois premières semaines ont voulu tirer grande gloire. Ils voulaient que les navires fussent au premier rang pour soutenir le choc de l'ennemi; ils voulaient être représentés non pas par leurs fils et leurs frères, ce qui auraient été de quelque utilité pour l'empire, mais par leur argent; ils voulaient être là où il n'y avait aucun danger pour les fils du Canada d'être éventrés par les boulets allemands.

Lorsque les honorables membres de la gauche ont suggéré que si nous avions une flotte sur l'Atlantique, cette flotte pourrait se rendre dans la mer du Nord en six jours, on nous a répondu que tout danger serait passé avant que la flotte pût être rendue sur le terrain de la lutte. On s'est servi de cet argument jusqu'au 10 mars, alors que mon très honorable ami a donné lecture du document remarquable qu'il avait obtenu du très honorable Winston Churchill. Mon très honorable ami a hésité longtemps avant de montrer cette lettre. Je ne m'en étonne pas. Je suis plutôt surpris qu'un ministre responsable de la couronne en Angleterre ait écrit une lettre qui est une insulte à la moitié du peuple canadien et libelleuse pour l'autre moitié—une insulte lorsqu'il dit que le peuple canadien n'a pas l'intelligence, le courage, l'énergie et l'habilité nécessaires pour faire ce que les autres pays ont fait, et libelleuse à l'adresse de nos ouvriers lorsqu'il dit qu'on ne peut pas trouver en Canada des ouvriers capables de poser des rivets, de construire des grues ou d'établir des chantiers maritimes.

Il a même donné à entendre que nous n'avions pas en Canada un terrain assez solide pour supporter le lit des navires. Ainsi que je l'ai dit, je ne m'étonne pas que mon très honorable ami ait hésité longtemps avant de communiquer cette note au Parlement. Je ne m'étonne pas que sa lecture ait créé dans cette Chambre une tempête à laquelle mon très honorable ami ne s'attendait pas. Je ne m'étonne pas qu'elle ait créé une tempête, non seulement dans le Parlement, mais aussi dans le pays. Je ne m'étonne pas que les journaux de son propre parti, de même que les journaux libéraux, l'aient blâmé lui et son parti pour avoir répété ce libelle à l'adresse du peuple canadien. Mais la tempête soulevée au Canada n'était qu'un doux zéphyr comparée à celle qui a eu lieu en Angleterre lorsque cette lettre a été publiée. Il est bien connu en Angleterre que non seulement les journaux conservateurs, mais les journaux libéraux qui appuient l'honorable M. Churchill, ont condamné ce ministre dans les termes les plus sévères. Un honorable membre du parlement anglais a donné avis d'une résolution de censure à l'adresse de l'amirauté, pour avoir écrit cette lettre et insulté les ouvriers du Canada, et ce n'est que par suite d'exigences politiques que ce député a retiré sa motion de censure.

Il est bien connu en Angleterre que si les membres du parlement étaient libres de dire à M. Churchill ce qu'ils pensent de lui il serait forcé de donner sa démission, mais comme cette sortie pourrait signifier la défaite de grandes réformes telles que le home rule, l'abolition du vote plural, et autres réformes sociales présentement sur le tapis: le parti libéral, pour son propre salut, n'a pas voulu que ce député proposât sa motion de censure à l'adresse du premier lord de l'amirauté, malgré tout leur désir de le punir pour avoir commis cette insulte envers le Canada. M. Churchill s'est vu alors dans la nécessité de pacifier l'opinion publique anglaise, et l'urgence navale a été transportée de la mer du Nord à Gibraltar; les navires canadiens ont été associés avec ceux du sultan de Perak et des princes malais.

Le très honorable Winston Churchill a voulu d'abord nous faire croire que les navires canadiens qui feront partie de cette escadre volante seront accompagnés de ceux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Mais l'Australie a dit, il y a déjà deux ou trois ans: Nous ne voulons pas

de votre escadre volante; nous voulons surveiller nos propres affaires, construire notre propre marine, la diriger et en être maître, et s'il arrivait que l'empire britannique eut besoin d'aide, nous mettrions nos navires à la disposition de l'amirauté anglaise. Il est vrai que la Nouvelle-Zélande a adopté une politique de contribution, et qu'elle a donné un navire à l'empire. Mais elle a abandonné cette politique, et, si nous interprétons correctement le discours du colonel Allen, qui a passé par le Canada la semaine dernière, il est évident que la Nouvelle-Zélande ne donnera plus de contribution, et adoptera la règle plus courageuse de construire ses propres navires, de les équiper et de les entretenir, et, comme l'Australie, elle les mettra à la disposition de l'amirauté anglaise lorsque l'heure du danger sonnera.

Telle est la politique que le Canada devrait adopter. M. Churchill a pu plaire à quelques-uns en Angleterre lorsqu'il a dit qu'il enverrait les navires canadiens à Gibraltar, mais il n'a pas plu à mon très honorable ami. Le parti conservateur canadien s'est aperçu alors que toute son argumentation s'écroulait. Pendant les deux mois qui ont suivi le 5 décembre 1912, le parti conservateur a essayé de faire croire au peuple qu'il était nécessaire que nos navires fussent dans la mer du Nord lorsque l'heure de la bataille sonnera, afin de pouvoir combattre les Allemands, mais Winston Churchill dit aujourd'hui: Nous ne voulons pas de ces vaisseaux dans la mer du Nord; nous avons tous les vaisseaux, tous les hommes et tout l'argent dont nous avons besoin, et nous sommes capables de nous défendre seuls; nous allons envoyer les navires canadiens à Gibraltar. Les honorables membres de la droite ont vu alors que leur argument s'écroulait, et bien que je n'aie pas vu les télégrammes, je suis certain que les fils télégraphiques n'ont pas dérougi lorsque le très honorable premier ministre télégraphiait à Churchill: Voyez dans quel guêpier vous m'avez mis. M. Churchill s'est dit alors: Il faut que j'apaise mes amis du Canada.

Il est vrai que nous pouvons prendre soin de nous-mêmes dans la mer du Nord; il est vrai que nous avons conclu avec l'Allemagne une entente en vertu de laquelle la construction des navires sera ramenée à la proportion de 16 à 10; il est vrai que nous n'avons pas besoin des navires canadiens dans la mer du Nord, et il est également vrai que nous n'avons pas les hommes nécessaires pour les manœuvrer s'ils y étaient.

M. BURNHAM: L'honorable député a cité l'Australie avec une évidente satisfaction. N'est-il pas vrai que l'Australie considère sa marine comme parti intégrante de la marine de l'empire.

M. CARVELL: Oui et non.

M. BURNHAM: C'est bien la réponse à laquelle je m'attendais.

M. CARVELL: C'est vrai en temps de guerre, mais ce ne l'est pas en temps de paix; et si quelqu'un peut concevoir une doctrine canadienne meilleure que celle-là, je voudrais qu'il parle maintenant ou se taise à tout jamais.

M. BURNHAM: C'est de l'indépendance, voilà ce que c'est.

M. CARVELL: Mon honorable ami n'a pas besoin de se monter au sujet de l'indépendance. Nous discuterons cette question plus tard, et j'espère que mon honorable ami aura la permission de prononcer un discours sur le sujet. Le très honorable premier ministre devrait s'apercevoir qu'il y a beaucoup de ses partisans qui désirent faire connaître à leurs électeurs leurs vues sur la question. La liberté de la parole n'a jamais causé de tort à aucun parti ni à aucun pays. Chaque interruption des honorables membres de la droite est une preuve de cette grande doctrine de la liberté de la parole, et fait voir le danger du bâillon dont se sert le Gouvernement. Dès qu'il y aura un signe de danger pour l'Angleterre, je suis certain que la flotte australienne sera placée sans réserve à la disposition de l'amirauté anglaise.

M. BURNHAM: Y a-t-il une entente à ce sujet?

M. CARVELL: Je le crois.

M. BURNHAM: En est-il ainsi pour la marine canadienne?

M. CARVELL: Je le crois.

M. BURNHAM: Votre chef le dira-t-il?

M. CARVELL: L'honorable député n'a pas la parole pour le moment.

M. BURNHAM: Vous n'oserez pas le faire.

M. CARVELL: Je vais dire à mon interrupteur ce qui va arriver en ce qui me regarde. Autant que cela dépend de moi, la marine canadienne sera mise à la disposition de l'amirauté anglaise dès qu'il y aura péril imminent, ou dès qu'elle sera requise pour la défense de l'empire; et si le premier ministre a quelque doute à cet égard, qu'il propose la modification des articles 22 et 23 de la loi du service naval canadien, en vue de les améliorer sous ce rapport; il verra bien alors si tous les membres de la gauche ne lui donnent pas leur appui. Le premier ministre n'ose pas proposer la modification de la loi du service naval dans ce sens. Sous ce rapport il mérite le blâme plus qu'aucun autre de son parti, car, naguère, traitant cette ques-

tion, il rappela une réponse donnée par le très honorable leader de l'opposition à une prétendue question faite au cours de la délibération de la loi du service naval en comité général de la Chambre. Il signale l'existence d'un certain état de choses et demande au très honorable membre ce qui se produirait dans ces conditions sous l'empire de la loi du service naval; et le très honorable leader de l'opposition fit la seule réponse qu'il fût possible de donner logiquement, la réponse logique que tout honorable député aurait donnée, et que, pour ma part, je ne songerais jamais à répudier. Si le premier ministre craint qu'un futur Gouvernement canadien ne prenne quelque initiative fâcheuse, en se fondant sur les termes des articles 22 et 23 de la loi du service naval, et ce sont les seuls qui s'y rapportent, je lui dirai: Modifiez la loi et rédigez-là exactement dans les mêmes termes que la loi de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et vous n'entendrez pas une parole de condamnation de la part de la gauche. Une fois cela fait, nous aurions une marine cadienne sous les ordres du Gouvernement canadien en temps de paix et au service de l'empire en temps de guerre.

M MIDDLEBRO: L'honorable député est-il du même avis que le très honorable leader de l'opposition, lequel a déclaré que si les circonstances entourant la guerre de Crimée se produisaient de nouveau, il n'enverrait pas la flotte canadienne au secours de la Grande-Bretagne.

M. CARVELL: Je n'étais pas au monde à l'époque de la guerre de Crimée, pas plus que mon interrupteur; et, bien que je connaisse quelque chose de cette guerre, je ne me tracasse pas au sujet de ce qui aurait dû arriver ou ne pas arriver en 1854; je m'occupe en ce moment de ce qui se passe en 1913 et de ce qui va arriver plus tard, et je dis à l'honorable député quelle serait mon attitude s'il existait une flotte canadienne et si certaines conditions se produisaient. Il n'y a pas un mot, il n'y a pas une ligne de la loi du service naval canadien qui empêche le Gouvernement canadien d'agir dans le sens qu'il l'entendra; il pourra mettre la flotte canadienne sous les ordres de l'amirauté anglaise dès qu'il le jugera à propos; il pourra l'envoyer en Crimée ou ailleurs; seulement s'il en remet la direction à l'amirauté anglaise, il lui faudra convoquer le Parlement dans les dix ou quinze jours pour voter les fonds nécessaires. Il lui faudra faire à l'égard de la marine ce qu'il est nécessaire de faire à l'égard de la milice. La loi de milice votée quelques années après la conclusion du pacte fédéral dit que le Parlement sera convoqué pour voter les sommes nécessaires dans tous les cas où la milice canadienne doit passer la frontière. La loi de milice veut que la milice soit sous la direction du Gouvernement canadien et de nulle autre autorité; mais si la milice est mise sous la direction du gouvernement anglais, nous sommes en présence d'un nouvel état de choses, et le Parlement doit être convoqué. Si le premier ministre, ou aucun de ses partisans, a des doutes à ce sujet qu'il soumette un projet de modification de la loi du service naval tendant à l'élimination de cet épouvantail qu'il prétend apercevoir dans ces deux clauses ou dans toute autre clause.

Un DEPUTE: Et vous voterez pour le rejet de la proposition.

M. CARVELL: Et je voterai pour son adoption. Le premier ministre n'osera pas soumettre un tel projet d'amendement; ses alliés nationalistes ne le permettraient pas. Je crois qu'il a déjà assez de difficultés à s'arranger avec les nationalistes sans s'aventurer à modifier la loi du service naval. Un ministre d'Etat a déclaré l'année dernière qu'ils allaient abolir la loi du service naval. Il semble que le premier ministre les ait pacifiés au moyen d'arguments ou de promesses, de promesses, j'imagine, et ils sont restés cois et ont laissé la session se passer sans demander l'abrogation de la loi du service naval. Il est vrai qu'ils n'ont pas tous appuyé le Gouvernement en toute circonstance; mais ils l'ont appuyé en nombre suffisant pour le maintenir au pouvoir, et je conjecture que le Gouvernement va pouvoir atteindre la fin de la session sans révoquer la loi du service naval. Mais s'ils ont des doutes quant aux vues de la gauche ou quant à l'excellence de la loi du service naval, et s'ils tiennent à déclarer nettement que la marine canadienne passera automatiquement sous la direction de l'amirauté en temps de guerre, il leur suffira de modifier la rédaction du projet de loi, et il n'y aura pas lieu pour eux de recourir au règlement de clôture pour faire adopter à la Chambre une semblable mesure.

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

Reprise de la séance.

M. CARVELL: Au moment de la suspension de la séance, je discutais aussi brièvement que possible les objections que nos adversaires font à l'encontre de la loi du service naval; et afin de ne laisser subsister aucun doute quant au sens de mes paroles sur ce point, je signalerai à l'attention du comité les articles de la loi du service naval qui paraissent avoir été une pierre d'achoppement pour nos adversaires. On ne nous a guère entretenu de cette mesure dans la province du Nouveau-Bruns-

wick, au cours de la dernière campagne, et on nous en a fort peu parlé dans les Provinces maritimes généralement.

M. TOBIN: Nous en avons entendu parler quelque peu dans Québec.

M. CARVELL: Oui, mais dans Québec on y trouvait à redire pour des raisons tout autres que dans la province d'Ontario. Dans Québec on se plaignait de ce qu'elle assurait quelque secours à la Grande-Bretagne, tandis que dans l'Ontario on y trouvait à redire parce qu'elle ne venait nullement en aide à l'empire. C'est une marine séparatiste, disaient-ils; car ils prétendaient que sous l'empire de la loi du service naval, le Gouvernement canadien ne serait pas obligé de faire quoi que ce soit pour l'empire en cas de besoin. Je me propose de faire voir comme il serait facile pour nos adversaires d'adopter cette loi et d'y donner le sens quelconque qu'il leur plairait. Il leur est loisible de faire tous les changements voulus, bien que, à mon avis, aucun changement ne doit être nécessaire, parce que, si je ne me trompe, la loi confère au Gouvernement tous les pouvoirs requis pour protéger le Canada et contribuer à la protection de l'empire. A mon avis, nous ne saurions désirer une meilleure loi que celle que nous avons maintenant, en dépit de tout ce qui peut dire le ministre de la Marine et des Pêcheries. Celui-ci n'a pas pu dégager la parole donnée à ses amis nationalistes il y a un an. On sait qu'il y a un peu plus d'un an on se demandait avec inquiétude si ses alliés nationalistes n'abandonneraient pas en bloc le parti conservateur; et comme résultat, l'honorable ministre se crut obligé de promettre que le Gouvernement abrogerait la loi du service naval. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas encore rempli cette promesse. Les seuls articles de la loi qui paraissent déranger l'honorable ministre, et notamment les impérialistes, comme le représentant de Peterborough (M. Burnham), ce sont les articles 22 et 23, et pour que nous sachions exactement à quoi nous en tenir à cet égard, je vais en consigner le texte dans le compte rendu des débats. L'article 22 est ainsi conçu :

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

L'article 23 est ainsi conçu:

En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Pour nous rendre compte de ce qu'il faut entendre par circonstance critique, reportez-vous à l'article 2 d'interprétation, paragraphe "a":

Circonstance critique signifie guerre, invasion ou insurrection réelle ou appréhendée.

Donc, s'il y a guerre, invasion ou insurrection existante ou imminente, le Gouvernement a le droit, sous le régime de la loi actuelle, de placer tout le service naval canadien sous la direction de l'amirauté anglaise, d'en faire l'emploi qu'il veut bien. Nos adversaires disent que c'est une loi séparatiste et ils ont gaspillé des mois et mois, et je dirai des tonnes et tonnes de publications, en vue de prouver que cette mesure est une mesure de trahison. Après avoir lu tous les articles de la loi qui portent sur cet aspect de la question, je répète que si le premier ministre juge que ce texte ne convient pas, il est aujourd'hui le maître du Parlement, et tout ce qu'il a à faire, c'est de déposer le texte de la clause modificatrice qu'il jugera nécessaire, et si la loi du service naval canadien n'est pas à l'avenir ce qu'elle doit être, c'est à lui qu'en sera la faute. J'espère que nous n'entendrons plus de la part de nos adversaires, ou de leur presse, de dénonciations à propos d'une flotte séparatiste ou d'une loi du service naval qui interdit aux navires canadiens de se porter à la défense de l'empire en temps critique.

M. BURNHAM: Ce n'est sûrement pas la question.

M. CARVELL: La question que je tiens à discuter très brièvement maintenant est celle-ci: en somme, qu'est-ce que nos adversaires se proposent de faire. J'ai donné lecture cet après-midi d'un extrait du discours du premier ministre, prononcé lors du dépôt du présent projet de résolution, le 5 décembre dernier, où il dit que, à son avis, la circonstance est réellement critique, ou autres mots à cet effet, et qu'il y a lieu de contribuer cette somme pour faire face à la situation existante. J'ai fait voir quelle était la situation existante dans le temps, et le changement qui s'est produit dans ces conditions par tout le monde, et notamment au sein de l'empire anglais, dans l'espace des cinq mois qui se sont écoulés depuis.

Je crois que cette question est assez importante pour provoquer une déclaration de la part de mon très honorable ami le premier ministre sur ce qu'il a l'intention de faire. Si les choses étaient telles qu'il a dit ou telles qu'il croit qu'elles étaient en décembre dernier et s'il pouvait se convaincre et avec lui un certain nombre d'habitants du Canada qu'il était nécessaire de faire quelque chose et promptement pour sauver l'empire, tout en différant d'opinion d'avec lui sur la manière d'in-

terpréter les affaires, nous pourrions, néanmoins admettre sa sincérité. Mais les événements depuis cinq mois ont fait disparaître toute possibilité d'argumenter de cette manière. La position ayant changé du tout au tout, nous sommes en droit de demander ce que l'on a l'intention de faire. Les amis de mon très honorable ami qui sont en faveur d'une marine canadienne se comptent par légions dans le pays et qui croient que nous ferons construire ces vaisseaux, qu'avant longtemps nous aurons une marine canadienne à nous, que nous retirerons ces navires, que nous les prêtons seulement. On a prétendu cela ou du moins quelques-uns des honorables membres de l'autre côté ont tenté de le faire croire et mon très honorable ami lui-même l'a laissé entendre. Ce n'est qu'un léger changement et cela ne coûte guère à mon très honorable ami de faire ces légers changements afin de faire face à la situation quand elle change. Si on en croit sa déclaration d'il y a deux mois, il voulait jeter dans l'esprit du peuple de ce pays que son intention est de permettre à l'amirauté de se servir de ces vaisseaux pendant quelques années ou aussi longtemps qu'il lui plaira de les lui prêter et qu'il les retirerait ensuite pour les placer à la tête de la flotte canadienne. Mon honorable ami le ministre des Finances ne croit pas cela du tout. Venant de l'impérialiste Toronto, il croit probablement qu'il a le droit de commettre des excès de langage et il déclare que nous ne voulons pas d'une marine canadienne, que nous voulons contribuer à la marine britannique et rien autre chose. Je crois que c'est là le sentiment et l'intention de mon très honorable ami le premier ministre lui-même.

S'il ne voulait pas que sa politique permanente en fût une de contribution seulement, il n'aurait pas permis à son ministre des Finances de faire la déclaration qu'il a faite hier et il n'aurait pas permis à son ministre de la Marine et des Pêcheries de présenter d'aussi pauvres arguments que ceux qu'il a formulés au sujet de l'impossibilité de bâtir ces navires au Canada. Tous ses arguments, hier soir, de fait tous ceux qu'il a apportés depuis le commencement du débat de même que ceux apportés par tous les membres de ce Gouvernement, ont eu pour objet de démontrer que nous ne pouvons bâtir des navires au Canada.

Le très honorable premier ministre lui-même est le pécheur par excellence, puisqu'il a déclaré que nous ne pourrions pas bâtir une marine avant vingt-cinq ou trente ans. A quelle conclusion pouvons-nous arriver si ce n'est que ces messieurs ne veulent pas de marine canadienne, mais qu'il ont l'intention de faire quelque chose dans le sens d'une défense navale. En conséquence, si ce n'est pas leur intention d'avoir une marine canadienne, ce doit être leur intention d'avoir une politique de contribution et la politique de contribution sera leur politique permanente, s'ils peuvent remonter leur courage au point de se risquer à proposer une politique navale.

J'ai remarqué, hier soir, le temps qu'a employé et la peine que s'est donnée l'honorable ministre des Finances (M. White) pour prouver que l'honorable M. Winston Churchill, qui change d'opinion aussi souvent que mon ami en ce qui regarde ce que le Canada devrait faire au sujet de la défense navale, a dit que l'Angleterre a besoin de ces navires. L'honorable ministre est si imprégné de ce sujet qu'il s'y est plongé dès que monsieur le président a pris le fauteuil hier après-midi. C'est lui qui a parlé le premier, et s'appuyant sur les dires de M. Churchill, il a essayé de prouver que nous devrons donner ces vaisseaux parce que l'Angleterre en a besoin. J'ai demontré que l'Angleterre n'en a pas besoin dans la mer du Nord, un fait démontré par d'autres preuves qu'on pourrait produire. On dit alors qu'on en a besoin à Gibraltar, déclaration qui n'a pas été prouvée. Maintenant M. Churchill dit: Il nous faut ces vaisseaux et si le Canada n'accorde pas trois dreadnoughts, il va nous falloir les construire nous-mêmes. Je vais relire les paroles que l'on prête à M. Churchill sur le parquet de la Chambre des communes.

Il est nécessaire de bien faire comprendre que nous avons besoin des trois vaisseaux qui font le sujet de la discussion au Canada et ce, à dater de 1916, pour la défense de l'empire dans le monde entier, outre ce dont nous avons besoin ici, qu'ils joueront un rôle véritable dans la défense de l'empire et que s'ils nous manquent, il faudra faire de nouveaux sacrifices sans délai.

La seule conclusion à laquelle ce langage peut nous faire arriver, c'est qu'on a besoin de ces vaisseaux pour une escadre mobile, ayant Gibraltar pour base d'opérations, et que si le Canada ne les fournit pas l'amirauté devra se charger de ce soin. On peut retourner l'argument et dire que si le Canada les fournit l'amirauté ne les fournira pas. On ne peut sortir de là, M. Churchill dit d'abord que ces trois vaisseaux sont nécessaires. Si le Canada ne les fournit pas, ils les fourniront, et si le Canada les fournit, ils ne les fourniront pas. Comment mon honorable ami peut-il concilier avec cela sa prétention qu'il ne s'agit ici que d'un prêt et qu'il retirera ces vaisseaux dans quelques années? S'ils sont nécessaires à présent, ils le seront encore en 1916, ils le seront en 1920, et s'ils sont encore nécessaires en 1920, comment mon honorable ami s'y pendra-t-il pour les rappeler au Canada? Si les paroles de M. Churchill veulent dire quelque chose, et mon honorable ami le ministre des Finances paraît les avoir commentées avec une satis-

faction évidente, la seule conclusion à tirer c'est que ces vaisseaux resteront sous le contrôle de l'Angleterre et ne pourront par conséquent revenir au Canada former le noyau d'une marine canadienne. Me basant sur les paroles du très honorable ministre lui-même, sur l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui dit qu'on ne peut construire de vaisseaux au Canada et sur l'honorable ministre des Finances qui dit que ces vaisseaux resteront sous le contrôle de l'amirauté à dater de 1916—et ce sont là les trois seuls membres du Gouvernement qui ont eu le courage d'ouvrir le bouche sur cette question—je conclus que ces vaisseaux resteront en permanence la propriété du gouvernement britannique et que par conséquent nous n'aurons pas de marine canadienne. C'est là la position occupée par une section du parti conservateur au Canada; c'est cela que veut dire la politique de la section impérialiste. C'est réellement là l'entente intervenue l'année dernière à Londres entre l'honorable premier ministre et ses collègues et l'amirauté anglaise. Cette entente n'a pas même été mise par écrit, suivant ce qu'à dit mon honorable ami cet après-midi. C'est une entente verbale.

C'est cet arrangement-là qu'ont fait ces honorables messieurs lorsqu'ils ont dit à M. Churchill que nous ne pouvions pas trouver de recrues ou de marins au Canada, que nous ne pouvions pas construire de navires, que nous étions un peuple de bons à rien, scieurs de bois et porteurs d'eau, que nous ne pouvions faire autre chose que payer, et toujours payer. Je reconnais que mon très honorable ami n'a pas mis cela par écrit. Cela ne pourra jamais revenir contre lui sous forme de lettre, parce qu'il a eu assez de prudence pour ne pas le mettre par écrit. J'arrive maintenant à l'autre section du parti conservateur et voyons ce que ces membres disent de la question. Le parti conservateur au Canada est une agglomération d'impérialisme et de nationalisme. J'en ai fini avec le côté impérialiste et je prends le côté nationaliste. J'ai ici un extrait d'un journal publié dans la province de Québec et qui est, je crois, le principal organe nationaliste dans cette province. Ce n'est pas le "Devoir" qui, je crois, a cessé d'être en harmonie avec le parti nationaliste-conservateur dans la province de Québec. C'est "La Semaine", ce qui signifie en anglais "The Week". J'ai une traduction anglaise, qu'on m'assure fidèle, d'un article publié par ce journal et je suis si convaincu que cette traduction est fidèle que je désire qu'elle fasse partie des Débats afin de permettre aux honorables messieurs de l'autre côté, qui le désirent, de le discuter. On me dit aussi que ce journal est l'organe personnel de l'honorable député de Champlain (M. Blondin), un monsieur qui occupe une position dans cette Chambre et dans le parti conservateur au Canada. Je pourrais aller plus loin et dire que le journal n'est pas seulement son organe, mais que l'article est de lui. J'ai ici des bijoux de pensées, qui font voir ce que les nationalistes prêchent au peuple et qui donnent la signification de cette politique.

M. CARVELL.

Grand-Mère, comté de Champlain, vendredi, 2 mai.

Derniers scrupules—L'opposition à un appui moral qui n'a pas de sens. Un referendum n'en aurait pas davantage.

"Que voulez-vous", disait l'autre jour un ex-ministre, dans l'opposition, il faut bien être comédiens.

En effet, c'est le rôle de l'opposition, comme celui du critique de toujours trouver à redire et de trouver mauvais, affreux, épouvantables, tout ce qui vient du Gouvernement.

C'est à ce dernier de se défendre et au public de juger sainement sans trop s'emballer sur les fureurs ou les frayeurs simulées des ennemis constitutionnels du ministère.

La marotte d'une marine canadienne, le fantôme de la contribution périodique, les loups-garous qui guettent notre fromage et notre beurre sur la haute mer aussi bien que le fameux don prétendu de trente-cinq millions sont autant de ruses de combat dont les documents, les raisons et le bon sens publics ont eu raison.

Il est maintenant reconnu même par l'opposition, devenue bon enfant, qe la proposition Borden ne comporte rien de tout cela et qu'il s'agit tout simplement d'une démonstration d'amitié qui ne peut prendre d'ici à quelques années d'autre forme que celle de l'appui moral—du moins aussi longtemps que le peuple n'aura pas été consulté.

Reste, cependant, un dernier scrupule qu'il faut dissiper.

La "Contribution Borden" était autrefois déclarée par les conservateurs de Québec non moins néfaste que la marine Laurier.

Il ne faut pas oublier que cette "contribution" comportait le don immédiat d'une somme d'argent, de main à main, à l'amirauté. C'était un don pur et simple.

La loi actuelle ne mentionne aucun don; elle pourvoit à la construction, dans deux ou trois ans, de trois navires canadiens, qui pourront être prêtés à l'Angleterre dans cinq ou six ans.

Il n'y a pas beaucoup d'urgence en cela.

Elle n'a aucune ressemblance avec la première proposition de M. Borden, chef d'opposition. Il n'est plus question de contribution et cette loi aide moralement l'Angleterre et sauvegarde les droits du peuple canadien, n'offre pas un seul point qui puisse justifier ce dernier scrupule. Il est certain de plus qu'il serait fou dans les divisions politiques acharnées chez nous, et devant la critique européenne où des empires entiers sont en jeu, de vouloir régler par referendum une question d'appui moral. Ce referendum supposerait le peuple entier et surtout ceux que la question internationale préoccupe le moins, au courant de cette question même qui de jour en jour et d'heure en heure, change d'aspect, se dresse avec la chute d'Andrinopole, s'apaise avec la paix bulgare, et revit avec les inci-

dents aériens de frontières, et la prise de Scutari. Non, parmi tant d'écueils menaçants, il ne faut pas que l'équipage tout entier se batte autour du gouvernail. Le parlement est élu; une majorité est formée; à elle de piloter le navire jusqu'au temps voulu. Nous sommes persuadés que peu à peu la droite finira par triompher. Entre une marine nationale prématurée, sinon inutile, et une contribution passive et sans condition, le parti conservateur a choisi la solution moyenne; un prêt, qui donne l'appui moral, aux yeux du monde entier, et qui, en dernier appel, réserve au peuple la décision suprême. Les derniers scrupules sont donc à laisser de côté. Il ne nous empêcheront pas de marcher droit.

Voilà la politique des nationalistes, mais c'est assez doux comparé à ce qui en reste. Puis il y a, en gros caractères, sur la troisième page du même numéro de "La Semaine" du vendredi 2 mai, ce qui suit, signé par R. L. Borden:

On a répété que la politique actuelle du gouvernement était celle d'une contribution annuelle et permanente. Sous ma responsabilité de membre du Gouvernement, je nie absolument ela. Le Canada reste et restera le seule maître de ses destinées.

Puis nous avons la déclaration de P. S. Blondin, Orateur suppléant, publiée sur la même page et suivant la déclaration de M. Borden. La voici:

Accepter le compromis de l'opposition: la marine Laurier ajoutée au prêt de trois dreadnoughts, eût été la ruine de la politique nationaliste dont M. Borden a respecté les principes dans sa loi.

P. E. Blondin,
Député-Orateur.

M. PUGSLEY: Qui a signé cette déclaration?

M. LEMIEUX: Lisez-là de nouveau, s'il vous plaît.

M. CARVELL: La voici:

Accepter le compromis de l'opposition: la marine Laurier ajoutée au prêt de trois dreadnoughts, eût été la ruine de la politique nationaliste dont M. Borden a respecté les principes dans sa loi.

P. E. Blondin,
Député-Orateur.

J'avais toujours supposé que la politique nationale veut dire que nous devons encourager l'industrie canadienne, autant que possible; mais ici nous envoyons $35,000,000 destinés à la construction de navires en Angleterre, et nous allons priver les Canadiens de toute classe, du droit de profiter de la dépense de cet argent. Le 24 avril, "La Semaine" publie ce qui suit:

Paroles importantes.

A un groupe de conservateurs importants du district des Trois-Rivières, M. Blondin, député de Champlain, faisait ces jours-ci la déclaration suivante, que tous ses amis liront avec plaisir et retiendront en mémoire:

La marche des événements confirme de plus en plus que l'effet moral d'une démonstration est le but prépondérant des gouvernements britannique et canadien. Aujourd'hui, que les libéraux, se sentent battus, n'ont plus besoin de soulever l'opinion avec le fantôme d'une contribution permanente, ils admettent que la mesure Borden ne porte rien autre chose que l'effet moral d'une offre. L'effet moral est immédiat, mais l'offre ne peut être mise à exécution que plus tard. L'esprit clairvoyant du premier ministre a trouvé la solution politique et diplomatique la plus habile et la plus pratique, puisqu'elle doit satisfaire toutes les opinions possibles, en Angleterre et ici, savoir: Au peuple du Canada qui, sans distinction de partis, désire faire quelque chose, les uns par contribution et les autres par commencement d'une marine locale, il donne la mesure qui, (1) donne quelque chose, si l'appui moral est quelque chose;—(2) qui n'empêche aucune solution, un fois que le peuple aura décidé, et (3) qui n'engage à rien définitivement.

L'effet moral n'est pas gâté par les divisions de partis dans le parlement canadien, car ces divisions ne viennent pas du fait qu'un parti ou l'autre s'oppose à aider l'Angleterre. Et à ceux qui, comme M. Bourassa, ne veulent rien faire, il laisse deviner que rien ne pourra être fait d'ici à deux ou trois ans, c'est-à-dire avant une élection générale.

Eh bien, monsieur le président (M. Blondin) vous apprécierez les dernières remarques que j'ai lues de "La Semaine" et j'espère que le premier ministre les appréciera de la même manière. Tout cela tend à démontrer la triste comédie qu'est cette proposition. Afin de tromper le peuple canadien, le premier ministre lui a dit, il y a cinq mois, qu'il y avait grande urgence, et que nous devions envoyer ces $35,000,000 pour sauver l'empire, et ici l'aile nationaliste du parti conservateur nous dit que cela ne signifie rien du tout; que nous pouvons faire construire les navires dans deux ou trois ans pour l'effet moral, et que ce n'est que pour satisfaire l'opinion publique, et que cela tournera à rien. Est-ce bien là l'attitude que devrait prendre le grand parti conservateur canadien sur une affaire de pareille importance impériale?

M. BARKER: Certainement non.

M. CARVELL: Je suis enchanté d'avoir touché une corde qui vibre au cœur du député d'Hamilton.

M. BARKER: Je dis que le parti conservateur n'agirait jamais d'une manière aussi misérable.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne savait pas cela auparavant, et je suis heureux de pouvoir lui apprendre quelque chose de l'histoire intime de son propre parti.

M. HENDERSON: L'inconvénient, c'est que vous ne l'avez pas fait.

M. CARVELL: Je lui ai dit tout le temps qu'il était conduit par le bout du nez par les nationalistes, et il ne l'a pas cru. Je

dis que l'aile nationaliste se compose des esprits dirigeants du parti conservateur.

Ce sont eux qui dirigent la politique du parti, et ils ont bien raison de sourire et de se montrer aimables. Il n'est pas étonnant que les nationalistes soient heureux; ils font faire au Gouvernement tout ce qu'ils veulent. Mais qu'est-ce que les impérialistes de Toronto ont à dire à cela? Je ne m'étonne pas que le député d'Hamilton prenne la mouche en entendant cela; je ne m'étonne pas qu'il se sente insulté lorsqu'on lui dit ce qui se passe.

Les ministériels se livrent aujourd'hui à la tactique qu'ils ont adoptée il y a deux ans: dans l'Ontario, ils prennent une tout autre tactique que dans la province de Québec. Du moment qu'il y a un soupçon d'élection partielle à London, on voit la même brigade qui s'y rend, avec les mêmes armes, qui tiennent le même genre d'assemblées et convoquent en outre des assemblées protestantes. On ne les voit pas convoquer des réunions protestantes dans la province de Québec. Ils jouent le même double jeu qu'il y a deux ans. Ils font circuler d'autres documents dont on a distribué des exemplaires aux députés, je suppose, et dont il a été question au Sénat.

Mais cela ne leur réussira, car il y a un vieux dicton qui dit que la foudre ne tombe pas deux fois au même endroit.

M. BURNHAM: Elle a frappé un fois tout de même.

M. CARVELL: Elle a frappé une fois à Peterborough. Mon honorable ami de Peterborough a eu assez de franchise pour l'admettre. Aussi l'honorable député est-il demeuré bâillonné depuis.

On ne lui a jamais permis d'ouvrir la bouche depuis ce premier discours.

M. BOYCE: Que dites-vous de votre majorité de neuf?

M. CARVELL: Cela ne convient évidemment pas aux députés de la droite. je l'avoue, je n'avais nullement intention de leur plaire lorsque j'ai soulevé la question. Je voulais leur montrer ce qui se passe au sein de leur propre parti, et, évidemment, je voulais aussi éclairer à cet égard les électeurs qui votent pour eux.

M. BOYCE: Voilà la dixième fois que vous nous le dites.

M. CARVELL: Voilà encore un homme qui voudrait se faire enlever le bâillon. Je sais que cela blesse mon honorable ami du Sault. J'en appelle au premier ministre et l'adjure de leur enlever le bâillon; autrement ils feront explosion.

Il devrait leur permettre de se soulager. J'ai essayé de mettre en relief la tactique des ministériels et la politique qu'ils prêchent dans les différentes parties du pays. A mon avis, ils n'ont réellement prêché qu'une seule chose: la contribution à la marine britannique. Il ne peut y avoir d'autre politique que la contribution à cause de l'alliance qui existe entre eux et le parti nationaliste de Québec. Ils veulent faire une contribution de $35,000,000 cette année. Elle sera peut-être plus élevée, parce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a admis que ces navires coûteraient $39,000,000. Lorsqu'ils seront terminés ils coûteront peut-être $40,000,000. Lorsque vous aurez fait deux élections sur cette question le chiffre de la dépense sera de $50,000,000.

Une VOIX: Vous devez le savoir.

M. CARVELL: Voilà donc ce qui est le plus blâmable à notre avis. Voilà ce que vise l'amendement de l'honorable député de Welland. C'est ce qu'il y a de plus inconstitutionnel. Tous les députés de la gauche repoussent la chose, et je suis convaincu que le pays la repoussera également lorsqu'il apprendra que ce Gouvernement entreprend de dépenser $35,000,000 ou $40,000,000 des fonds publics, alors qu'on ignore où ira cet argent. Les ministériels veulent porter le coût de grâce au régime du gouvernement responsable et rétrograder au régime précédent.

Nos amis essayent de se placer dans une situation qui leur permettra de prendre $35,000,000 ou $40,000,000 des deniers publics, d'aller en Angleterre et de faire un marché quelconque avec les entrepreneurs qui leur plairont et sur lesquels nous n'aurons aucun contrôle. Ils désirent dépenser l'argent de belle façon que nous n'aurons aucun compte à ce sujet, mais seulement des reçus. Pour moi—et je crois exprimer l'opinion de beaucoup de mes collègues de l'opposition—je crois qu'aucun gouvernement devrait avoir le droit de dépenser $35,000,000 de notre argent, sans que le Parlement puisse exercer un certain contrôle sur cette dépense.

Il est vrai que le Gouvernement a l'intention de construire trois dreadnoughts. Quand mon très honoroble ami a présenté son bill le 5 décembre, il nous a dit que ces navires coûteraient un peu plus de $11,000,000 chacun. D'après l'aveu du ministre de la Marine et des Pêcheries ils coûteront $13,000,000 chacun. Il les évaluera, avant longtemps, à $14,00,000, parce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit hier soir que les derniers navires américains coûtaient seize, dix-sept ou dix-huit millions de dollars. Le Gouvernement pourra, s'il le veut, aller en Angleterre et passer un marché pour que ces navires coutent $15,000,000 chacun et le Parlement n'aura pas un mot à dire à ce sujet. Il n'aura pas même besoin de faire appel à des soumissions, ni à les soumettre au Parlement. C'est le plus sérieux attentat dirigé contre la politique du gouvernement

responsable depuis la Confédération. Le bill de l'agriculture n'est qu'une plaisanterie à côté de celui-là, et pourtant il est assez dangereux. Il semble que le seul but de cette proposition est d'obtenir la possibilité de dépenser des sommes énormes d'argent en vertu d'un arreté du conseil et non d'une autorisation du Parlement; d'obtenir le droit de manipuler l'argent sans l'autorisation des représentants du peuple et sans rendre compte des dépenses. C'est à quoi nous nous opposons et c'est la raison d'être de l'amendement proposé par mon honorable ami de Welland (M. German). Nous nous opposons au bill, plus à cause de cela que parce que l'argent sera dépensé hors du pays.

Si le très honorable premier ministre dit que le Gouvernement fera appel à des soumissions, qu'il acceptera la plus basse, qu'il consultera le Parlement avant d'accorder l'entreprise, cela fera disparaître beaucoup de difficultés. Mais cela ne se fera pas. Nos adversaires veulent avoir d'un seul coup la somme de $35,000,000. Ils veulent faire tous les marchés qui leur plairont. S'ils obtiennent ce droit, je crois pouvoir dire que mon honorable ami le ministre des Travaux publics trouvera le moyen de se procurer à même cette somme les finances nécessaires pour une élection ou peut-être pour deux. J'espère que l'amendement proposé par mon honorable ami de Welland sera adopté. Nous avons d'autres objections à soulever et d'autres amendements à présenter à ce bill avant qu'il ne soit adopté, mais c'est la faute principale que nous constatons. En plus, il y a la question de savoir si le pays va se lancer dans un système de contributions qui nous obligera à fournir chaque année des millions de dollars sur lesquels nous n'aurons aucun contrôle et dont nous ne retirerons aucun bénéfice, ou si nous adopterons le système raisonnable de construire des navires au pays. Profitons de l'expérience de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui l'ont adopté depuis plus longtemps que nous. Prenons l'avis de ceux qui ont essayé les deux systèmes. Prenons l'avis du ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Quelques-uns d'entre nous ont été surpris de le voir envoyer hors du pays. Nous commençons à savoir pourquoi. Le ministre du Commerce et de l'Industrie est aujourd'hui exactement du même avis qu'en 1909. Il a été franc en 1909; il croyait à une marine canadienne. Il y croit aujourd'hui. Il est maintenant en Australie et peut-être il ne se rend pas compte que les conditions ont changé ici.

Je trouve dans le "Manitoba Free Press" du 3 mai une dépêche de Melbourne dans laquelle l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie dit:

Je félicite l'Australie de son programme de défense, elle a donné une grande leçon au Canada.

Qu'en pensez-vous? Quelle meilleure preuve de ce que devrait être le programme du Canada? L'Australie qui en 1902 avait commencé l'approbation d'un programme de contribution, qui avait fait une entente avec le Gouvernement anglais pour lui donner une contribution de un million de dollars pendant dix ans et qui a exécuté cette entente pendant cinq ans, a trouvé ensuite qu'elle était contraire aux meilleurs intérêts du pays. En 1907 ou 1908, elle donne avis au gouvernement anglais qu'elle ne continuerait pas l'entente au delà de dix ans. En 1909, les représentants de l'Australie vinrent à la conférence impériale et dire: Nous avons fini avec le système de contribution, cela ne convient pas aux meilleurs intérêts de notre peuple; cela ne nous met pas en état de nous défendre en cas de danger, c'est antiaustralien et antianglais. L'Australie donna avis qu'elle allait construire son escadre. Elle a été construite. Les premiers navires ont été commandés en Angleterre, les autres en Australie. Leurs canons sont coulés en Australie. Toutes les parties des navires qui puevent être établis en Australie, sont travaillées sur place. Les Australiens composent l'équipage de ces navires qu'ils payent eux-mêmes et ils se battrons sur ces navires si c'est nécessaire. C'est le programme adopté par l'Australie, c'est celui que la Nouvelle-Zélande va adopter et c'est de ce programme que le ministre du Commerce et de l'Industrie disait:

Je félicite l'Australie de son programme de défense. Elle a donné une grande leçon au Canada.

J'espère que le très honorable premier ministre prendra ces paroles à cœur et qu'il comprendra que ce qui est bon pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande est bon pour le Canada. J'espère qu'il profitera de l'expérience acquise par nos colonies sœurs et qu'il ne brisera pas l'entente faite avec l'Australie à la conférence impériale de 1909, alors qu'elle avait consenti à créer une escadre pour le Pacifique quand le Canada avait accepté de construire certains croiseurs pour les mettre sur le Pacique tandis que commencerait la construction et le développement de nos escadres.

J'espère qu'il entendra l'avis qui lui est donné par le ministre du Commerce et de l'Industrie, et qu'il retirera ce bill. Si nos honorables adversaires veulent modifier a loi du service naval, qu'ils le fassent, mais qu'ils commencent par le véritable programme canadien de construire ces navires au Canada, autant que possible de les équiper au Canada, de payer généreusement nos marins de façon à pouvoir, si l'occasion se présentait, défendre les côtes du Canada et non pas engager les autres afin de le faire pour nous.

Le très honorable M. BORDEN (premier ministre) : Je ne prends pas la parole pour

répondre à ce que mon honorable ami a dit pendant deux heures, parce que nous avons entendu déjà bien souvent toutes ces choses. Ses différents arguments ont reçu des réponses multiples et j'espère que mon honorable ami m'excusera si je ne fais pas très attention à tout ce qu'il a exposé au comité. Nous discutons cet article depuis dix-huit ou dix-neuf jours et je voudrais savoir de mon honorable ami qui dirige l'opposition si on a l'intention d'avancer la délibération de cet article.

M. LEMIEUX: Si mon très honorable ami s'adresse à moi, je dois lui dire que j'ai l'intention de parler ce soir sur cet article, et je crois qu'il y a plusieurs autres députés qui désirent aussi le discuter. C'est l'article le plus important du bill.

M. BORDEN: Je comprends parfaitement ce que cela veut dire.

M. LEMIEUX: Je demande un rappel au règlement. Je ne sais pas quelle est la signification des paroles du très honorable premier ministre. Je dis que j'ai l'intention de discuter cet article ce soir.

M. BORDEN: Je ne crois pas avoir offensé le règlement. J'ai dit que je savais parfaitement ce que l'honorable député voulait dire par sa réponse, c'est-à-dire qu'il n'a pas l'intention dans un délai raisonnable de permettre l'achèvement de cet article qui a déjà été discuté en comité depuis dix-huit jours. Dans ces circonstances, je ne pense pas qu'il soit sage en ce momen d'employer plus de temps pour en faire l'étude. Je propose donc:

Que la suite de la discussion de l'article 2 soit renvoyée à une prochaine séance.

M. CARVELL: Certainement je. . .

M. BORDEN: Cette motion n'est pas discutable.

M. CARVELL: Je m'oppose à ce que cette motion soit mise aux voix en ce moment.

La motion de M. Borden, mise aux voix, est adoptée. Pour, 73; contre, 29.

M. HAZEN: Quand je me suis levé pour voter, j'ai oublié que j'avais pairé avec l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) et si le greffier m'a compté comme ayant voté, je demanderai que mon nom soit biffé.

M. BURRELL: Je demanderai le même privillège, car j'avais pairé avec l'honorable député de Strathcona (M. Douglas).

M. WILCOX: Je demanderai la même faveur; j'avais pairé avec l'honorable député de Dauphin (M. Cruise).

M. BELAND: Je donnerai la même explication; j'avais pairé avec l'honorable député d'Ottawa (M. Chabot).

M. COCHRANE: J'avais pairé avec l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham).

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 3:

Ladite somme doit être empolyée et appliquée sous la direction du Gouverneur en conseil, à la construction ou à l'équipement de navires de guerre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

M. GERMAN: Je vois que nos honorables adversaires ont l'intention d'appliquer promptement et carrément la nouvelle règle de clôture qu'ils ont imposée au Parlement. Je ne m'oppose pas sérieusement à leur action, parce qu'ils ont une majorité assez grande pour forcer le Parlement à adopter ce bill, mais la Chambre n'est pas la cour d'appel finale; il faut tenir compte du peuple et le temps viendra—bientôt je l'espère—ou le peuple sera appelé à donner son avis sur le programme naval de nos honorables adversaires, comparé au nôtre.

Quelles que soient les opinions et les convictions des membres de la droite et des membres de la gauche sur les sentiments du peuple, quant à nos attitudes respectives sur cette question navale, cela n'a aucune importance; c'est le peuple qui gouverne et c'est à lui que je demande que l'on en appelle.

Plusieurs DEPUTES: Très bien ! très très bien !

M. GERMAN: Si les honorables députés de la droite sont tellement convaincus que les électeurs sont avec eux sur cette question, pourquoi ne dissoudent-ils pas le Parlement et n'en appellent-ils pas au peuple? Il suffirait de quelques mois pour obtenir un verdict populaire et nos honorables amis, si leur politique recevait la sanction des électeurs, reviendraient ici plus forts pour faire triompher leur manière de voir sur cette question. Ils reviendraient avec cinq années de pouvoir devant eux et en excellente position pour accorder toute l'aide nécessaire aux forces navales de Sa Majesté, sur tous les points du globe.

L'opposition a toujours soutenu et soutient encore que ce projet de loi naval déposé par le Gouvernement est incompatible avec le principe du gouvernement responsable. Ce projet de loi sape le gouvernement responsable par sa base et je défie qui que ce soit de soutenir le contraire.

Par le bill n° 21 on enlève au Parlement le droit de surveiller l'emploi des deniers publics et on en confie la surveillance au Gouverneur en conseil. Sur ce point, je n'éprouve pas la moindre hésitation à me prononcer. Qu'avons-nous aujourd'hui? J'ai posé trois questions au ministre hier. Elles sont encore sans réponse. Il n'y a personne dans cette Chambre qui oserait nier que sous l'empire de la loi du servi-

ce naval, il est passible de faire tout ce que l'on pourra faire sous l'empire de la loi à l'effet d'aider la marine. Sous l'empire de la loi du service naval, on peut voter l'argent, on peut construire les navires en Angleterre si on le désire, on peut mettre ces navires à la disposition de Sa Majesté, dans la mer du Nord, à Gibraltar ou à tout autre endroit que pourrait désigner l'amirauté. Sous l'empire de la loi actuelle il est possible de faire tout ce que tend à autoriser le bill que nous discutons en ce moment. Alors, pourquoi cherche-t-on par tous les moyens à faire adopter ce bill? Il n'y a à cela que deux raisons très évidentes et dont tout le monde peut se rendre compte. La première, c'est que le Gouvernement a pris l'engagement, envers les nationalistes de Québec, de rapporter la loi du service naval. Le Gouvernement a les pieds et les mains liés, il est à la merci des nationalistes de la province de Québec, sur cette question, et il n'ose pas mettre à exécution les dispositions de la loi du service naval qui s'est engagé à faire abroger. Voilà la première raison. La deuxième, c'est que le Gouvernement veut enlever au Parlement l'emploi et la surveillance des deniers publics, pour les confier au Gouverneur en conseil. Ce sont les deux seules raisons. Quiconque possède une once de bon sens et étudie la situation, peut se rendre compte qu'elle est exactement comme je viens de l'exposer.

Il n'existe que deux raisons: le Gouvernement est à la merci des nationalistes de Québec et il veut se réserver la surveillance et l'emploi des deniers publics. L'opposition est bien disposée à ne pas permettre l'adoption de ce bill, sans avoir épuisé tous les moyens constitutionnels pour le faire rejeter. Nous combattons pour un principe pour lequel nos pères ont combattu et nous serions les fils indignes de ces nobles ancêtres, si nous n'offrions pas une résistance opiniâtre. J'ai l'intention de proposer et je propose. . .

M. BENNETT (Simcoe): Faites vites.

M. GERMAN: Nous irons certainement assez vite pour l'honorable député de Simcoe. Je propose:

Que l'article 3 soit amendé en retranchant les mots "le Gouverneur en conseil" dans la 2e ligne, et en les remplçant par les mots "Parlement", et en retranchant les mots: "du type le plus moderne et le plus puissant", à la 4e ligne, et en les remplaçant par les mots: "d'une classe approuvée par le Parlement".

Comme je ne désespère pas voir l'honorable premier ministre se ranger à notre avis, j'ajouterai qu'ainsi modifié l'article n'aura rien d'incompatible avec l'article précédent également modifié dans le sens que j'ai proposé hier. L'objet des deux amendements, c'est que l'argent soit voté, que les navires soient construits et mis à la disposition de l'amirauté en temps de guerre, mais que tout cela soit fait avec le consentement du Parlement et non pas sous la direction du Gouverneur en conseil.

L'honorable premier ministre et tous ses partisans savent aussi bien que moi que les navires peuvent être construits sous l'empire de la loi du service naval, que l'argent peut être voté, que les navires peuvent être mis à la disposition de l'amirauté. Que le Gouvernement fasse cela, et les deux côtés de la Chambre seront d'accord à l'approuver. Le Gouvernement et le parti conservateur nous disent: Pourquoi ne pas s'entendre, pourquoi ne pas faire une chose qui sera l'expression de la volonté populaire, une chose qui fera comprendre à l'Angleterre que le Canada est unanime sur cette question? Que le Gouvernement respecte les principes du gouvernement responsable, qu'il laisse au Parlement l'administration des deniers publics et les deux côtés de la Chambre s'uniront pour voter les crédits nécessaires. Mais le Gouvernement ne peut pas faire cela, il a les mains liées, il est à la merci de ses amis les nationalistes. Il n'ose pas prendre une décision. Je le mets au défi d'en prendre une avant la fin de ce débat.

M. KYTE: L'amendement proposé par l'honorable député de Welland (M. German) est absolument conforme à l'attitude prise par les députés de l'opposition depuis le commencement du présent débat. Cet amendement tend à affirmer la suprématie du Parlement en ce qui concerne non-seulement la construction des navires, mais aussi l'emploi des deniers publics.

Les députés ministériels paraissent obsédés par l'idée qu'il ne sera jamais possible de construire ces navires au Canada. Ils semblerait croire que le seul moyen de parer au danger imminent qu'ils disent exister, c'est d'envoyer de l'argent en Angleterre pour y faire construire des navires. Or, le très honorable Winston Churchill, en déposant le budget de la marine, le 26 mars dernier, prononçait ces paroles significatives:

Les crédits demandés auraient été plus considérables sans l'encombrement des chantiers maritimes, par suite des commandes énormes qui mettent à contribution tout l'outillage disponible et surtout la main-d'œuvre d'élite. Si l'on veut accélérer l'exécution des programmes, je serai dans l'obligation, dans le cours de l'année, de demander de nouveaux crédits au parlement.

Il est évident que les honorables députés de la droite ne sont pas sincères ou que, du moins, ils ne sont pas convaincus que s'il existait un danger imminent on pourrait apporter une aide immédiate à l'empire,

en votant cet argent. L'honorable ministre des Finances, à la reprise du débat hier après-midi, a cité les paroles de l'honorable Winston Churchill pour expliquer l'effet que cette contribution de la part du gouvernement canadien aurait sur le programme naval de l'Angleterre. D'après l'honorable ministre des Finances, M. Churchill aurait tenu le langage suivant:

Il est à propos, néanmoins, d'expliquer clairement que les trois navires actuellement en discussion au Canada, seront absolument nécessaires à partir de 1916, pour la défense de l'empire dans le monde entier, abstraction faite, entièrement, des besoins de la Grande-Bretagne dans les eaux anglaises; que ces navires joueront un rôle actif dans la défense de l'empire; et que, s'ils font défaut, il existera une lacune qu'il faudra combler, au prix de nouveaux sacrifices faits par d'autres, dans le plus court délai possible.

Si, au moment où l'honorable ministre des Finances a pris la parole il restait encore un vestige d'un danger imminent, il a sûrement été dissipé par cette déclaration du très honorable Winston Churchill qui dit que l'Angleterre n'aura besoin de ces navires qu'à partir de 1916.

Ainsi, de l'aveu même du ministre des Finances tout danger prochain a disparu et il ne peut être question de contribution d'urgence. Si un état de choses qui ne doit se produire que dans trois ans, constitue un cas d'urgence, il faudra refaire toute l'histoire de la langue anglaise et modifier le sens des mots. Comme nous l'avons souvent répété, l'urgence n'existe que pour le Gouvernement et c'est lui seul qui court un danger imminent.

Il est du devoir du Parlement d'exiger que les deniers publics soient dépensés sous la juridiction et la direction du Parlement; il y est de son devoir d'exiger que les deniers publics, votés par le Parlement, soient employés honnêtement et dans l'intérêt du pays; mais il est surtout de son devoir d'exiger que ceux auxquels a été confiée l'administration du pays, remplissent leurs promesses et mettent à exécution le programme avec lequel ils ont été portés à la tête des affaires.

Il y a eu un temps où il n'existait pas de divergence d'opinions sur cette question. Le 29 mars 1909, les deux partis politiques, animés des meilleures intentions et guidés par un patriotisme éclairé, décidèrent que dans l'intérêt bien entendu du Canada et de l'empire il fallait entreprendre la construction d'une marine canadienne. Tant que l'honorable premier ministre et ses collègues ne nous aurons pas donné les raisons qui les ont engagés à renoncer à une politique formellement et délibérément acceptée par les représentants du peuple dans ce Parlement, il est du devoir de tous les membres de cette Chambre, qu'ils siègent à votre droite ou à votre gauche, monsieur le président,

de s'opposer à tout changement de politique. L'honorable premier ministre ne nous a encore donné aucune explication de son changement d'attitude, mais, lorsqu'il a déposé la résolution, le 5 décembre dernier, il a prétendu qu'un danger imminent existait, qui rendait absolument nécessaire l'adoption d'une mesure provisoire et le vote d'une somme déterminée, pour aider à la défense de l'empire.

Comme je le disais, il y a un instant, le cas d'urgence n'existe plus et a cessé d'être un facteur dans le débat, depuis plusieurs semaines. Toute idée d'un danger imminent a été écartée, non seulement par les déclarations des orateurs de la droite, mais aussi par M. Winston Chuchill lui-même. Nous sommes donc en droit d'exiger de meilleures raisons avant de consentir à l'adoption de la proposition qui nous est soumise.

L'honorable premier ministre a aussi déclaré qu'avant d'adopter une politique permanente, pour aider à la défense navale de l'empire, le Canada devait avoir voix au chapitre, dans les conseils de l'empire, sur toutes les questions concernant la guerre et la paix.

C'était la déclaration du très honorable premier ministre, et cette idée s'est même répandue, au cours des semaines qui se sont écoulées depuis que mon très honorable ami a soumis ce projet de loi à la Chambre. Immédiatement, M. Asquith et son secrétaire des affaires étrangères ont saisi la balle; ils ont affirmé, en termes formels, qu'il ne saurait y avoir partage de la responsabilité quant à la paix ou à la guerre, avec le gouvernement de l'Angleterre. La seule concession que le très honorable premier ministre a réussi à obtenir du gouvernement impérial en fût une qui avait déjà été accordée au très honorable chef de la gauche, en 1909, alors qu'il avait pris part à la conférence impériale, et qui voulait que les représentants du Gouvernement canadien eussent voix aux délibérations du conseil de la défense, à Londres. Le premier ministre d'Angleterre, pas plus qu'un membre de son ministère, n'a promis que le Canada aurait le droit d'exprimer son avis, lorsqu'il s'agirait de décider les questions dont la solution pourrait avoir pour conséquence la paix ou la guerre. Donc et à nouveau, ce point ne fournit pas au Parlement de signe pour croire qu'il s'est opéré un changement dans les relations du Cauada avec la mère patrie, ni qu'il s'en produira un—résultat de l'adoption de ce projet de loi—au point de vue de l'influence du Canada dans les conseils de l'empire. Je répète qu'étant acquis que nul des arguments invoqués par le très honorable premier ministre et ses collègues ne s'appuie sur aucune donnée solide, nous nous trouvons exactement dans la situation où nous étions, le 29 mars 1909,

quant aux meilleurs moyens de venir en aide à l'empire pour la défense navale.

Je me permets de faire observer, monsieur le président, que, dans ces circonstances, les membres de ce Parlement manquerait à leur devoir, s'ils approuvaient le projet qui est maintenant soumis à leur examen. Le très honorable premier ministre dit que:

Lorsque l'empire est en guerre, le Canada l'est aussi.

Tel est l'avis qu'exprimait le très honorable premier ministre, au cours du débat engagé, en 1910, sur le bill relatif au service naval du Canada. Aujourd'hui, voici les vues qu'il entretient:

Nous ne sommes aucunement obligés de prendre part aux guerres de l'empire, parce que nous n'avons aucune part dans les décisions qui ont pour but de décider la paix ou la guerre.

Si le Canada fait partie de l'empire britannique, l'avis émis par le très honorable premier ministre et que je viens de citer, était inexact, ou il déplace la base de son argumentation lorsqu'il a dit que nous ne devrions contribuer à la défense de l'empire que si nous avions voix au conseil de l'empire dans les questions de paix ou de guerre ou de politique étrangère. On croit réfuter par le cri que cette marine serait de nature à séparer le Canada de l'Angleterre, l'argument qu'on a invoqué à l'appui de la politique que le très honorable chef de la gauche a soumise à la Chambre et qui a pour but la création d'une marine de guerre canadienne, politique que les deux partis ont adoptée à l'unanimité en 1909.

Le très honorable premier ministre a profité de ce débat de janvier 1910, pour rappeler cet argument et leur faire bonne justice de cette clameur que poussent encore, de temps à autres, les honorables députés qui l'appuient en cette Chambre. Le 12 janvier 1910, mon très honorable ami disait:

On a prétendu, d'autre part, que l'établissement d'une telle marine canadienne pourrait engager notre grand Dominion, un de ces jours, à se séparer de l'empire. Je ne vois pas que l'établissement d'une marine aurait cet effet plus que l'organisation d'une milice. Loin de là.

A propos de cette déclaration, il est plutôt extraordinaire qu'à cette phase avancée du débat un honorable député, tel le représentant de Peterborough (M. Burnham), affirme et ne cesse de proclamer, ainsi qu'il l'a fait, aujourd'hui, en cette enceinte, qu'une marine de guerre canadienne en est une basée sur l'idée de séparation. Ce sont les mêmes principes qui ont servi de base à notre loi relative à la milice qui constituent le fondement de notre marine de guerre canadienne. La loi sur la milice, adoptée en 1868, n'a pas été élaborée par un parti animé de cette idée de séparation. elle n'a même pas été rédigée par le parti libéral, mais bien par le premie ministère conservateur et s'il exista jamais un homme d'Etat loyal à l'Angleterre, un mpérialiste convaincu, pour diriger le parti conservateur, ce fut bien le très honorable sir John A. Macdonald qui a inscrit dans nos statuts la loi relative à la milice. Je reconnais facilement qu'il pourrait sembler inutile de rappeler des faits historiques que connaît celui qui étudie nos annales et qui n'ignore certainement pas celui qui fait partie de cette Chambre, mais je tiens à dire qu'il est extrêmement exaspérant, alors qu'on a parcouru chaque pouce de terrain de l'argumentation et que la gauche a réfuté toutes ces insinuations, tous ces cauchemars invoqués contre elle, d'avoir à constater que certains de nos adversaires répètent, à la façon de perroquets, que si nous favorisons l'établissement d'une marine de guerre canadienne, c'est parce que nous voulons la séparation du Canada d'avec l'empire.

J'admets qu'il se trouve parmi les partisans du premier ministre, en cette Chambre, des hommes qui n'accepteront pas un argument aussi faux et aussi puéril, mais je regrette d'avoir à dire qu'on compte quelques-uns de ces partisans qui ajouteront foi à cette assertion et leur présence ici me donne raison de m'occuper de ce reproche particulier que l'on invoque à l'encontre d'une marine de guerre canadienne. Mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) a expliqué parfaitement l'attitude du parti libéral sur cette question, il a signalé les développements auxquels elle a donné lieu, depuis que ce projet de loi a été soumis à l'étude de ce comité.

Depuis lors, toutefois, beaucoup d'autres événements sont survenus et nous avons pu connaître la nature de l'opinion entretenue par le public sur cette question. Je crois utile de consigner aux Débats certaines opinions exprimées. Hier soir, l'honorable premier ministre a déclaré qu'il avait reçu des centaines de dépêches télégraphiques de libéraux de toutes les parties du pays. Dans ces dépêches les signataires lui manifestaient leur approbation de sa politique navale et de sa politique de clôture. J'ai ici une copie du 'Herald", d'Halifax, numéro du 25 avril 1913. Voici une dépêche d'Ottawa, sous le titre suivant:

Des télégrammes de toutes les parties du Canada affluent au bureau du premier ministre le félicitant de l'adoption de règlement qui va faciliter l'expédition des affaires publiques.

Dans la même page on trouve une dépêche d'Halifax, signée par le président de l'association conservatrice de cette ville, M. A. B. Crosby, ex-représentant conservateur en cette Chambre de la ville d'Hali-

fax, par M. James Farquhar, conservateur en vue d'Halifax, et par M. William Dennie, propriétaire, du "Herald", d'Halifax, et l'un des sénateurs nommés récemment pour la Nouvelle-Ecosse. Il y a encore un télégramme de M. John Macleod, président de l'association conservatrice de la province de la Nouvelle-Ecosse. Cette dépêche est ainsi conçue:

Halifax, 24 avril.

Très hon. R. L. Borden,
Chambre des communes,
Ottawa.

L'exécutif de l'association libérale-conservatrice de la Nouvelle-Ecosse vous félicite au sujet de l'attitude ferme que vous avez prise en vue d'expédier la besogne du pays. Nous estimons qu'elle est dans l'intérêt du peuple.

(Signé): John Macleod,
Président.

Voici un autre télégramme d'Halifax, il porte la date du 24 avril et est ainsi conçu:

Très hon. R. L. Borden,
Premier ministre,
Ottawa.

Les membres conservateurs de la législature...

Non pas les membres libéraux et conservateurs, mais....

... les membres conservateurs de la législature ont observé, avec une grande satisfaction, que vous avez maintenant mis en vigueur, à la Chambre des communes, des mesures qui se rapportent à la procédure à suivre dans la Chambre et qui permettront au Gouvernement d'administrer les affaires du pays et de faire disparaître promptement et efficacement toute obstruction que peuvent tenter les députés libéraux, et de pousser de l'avant vers une solution heureuse la politique du Gouvernement en ce qui a trait à la défense navale de l'empire.

(Signé): Charles E. Tanner.

A seule fin de vous renseigner, monsieur le président, je pourrais dire que M. Charles E. Tanner est le chef de l'opposition conservatrice à l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse. Donc, en dépit des titres pompeux que le "Herald" d'Halifax mit à la tête de ce télégramme d'Ottawa, sur le nombre des dépêches reçues de par tout le Canada et félicitant l'honorable premier ministre d'avoir imposé la clôture à la Chambre, on n'a pu faire voir le moindre télégramme, à l'exception de ceux adressés par les officiers de l'association conservatrice et par le chef de l'opposition conservatrice dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je crains fort que si le premier ministre a reçu des télégrammes d'hommes qui se disent libéraux en politique, ces derniers ne l'aient trompé. J'ose dire qu'il n'y a pas, aujourd'hui, par tout le Canada, un libéral qui reconnaît et apprécie ces droits pour lesquels le peuple de ce pays a combattu, depuis 1837 jusqu'à ce jour, qui approuve la doctrine de la clôture, du bâillon, lorsqu'il s'agit de mettre des entraves à la liberté de parole, doctrine qui, à entendre le premier ministre, a valu des félicitations à ce dernier.

Je dis que, à mon sens, il n'y a pas, dans tout le Canada, un seul libéral, un seul journal libéral qui appuie le très honorable premier ministre, dans sa politique navale, ou dans son système de clôture. J'irai plus loin et je dirai qu'il se trouve des journaux conservateurs et même des conservateurs qui désapprouvent la politique navale et le système de clôture de leur chef. J'ai sous les yeux le "Citizen" d'Ottawa...

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. KYTE: ... numéro du 6 mai 1913, et j'y lis ce qui suit:

Le referendum épargnera $35,000,000. Ce montant donné, grâce à la contrainte, ne rapportera pas au Canada sa valeur réelle; il ne rapportera pas d'avantage proportionné à ce pays ni à l'empire. L'Angleterre n'a pas besoin de l'argent du Canada. Elle peut facilement, étant donnée sa grande richesse, bâtir tous les navires de guerre nécessaires à sa défense navale. A moins que l'argent du Canada ne représente le cœur et le sentiment du Canada, l'attitude projetée ne pourra signifier que la sortie de plusieurs tonneaux d'or du trésor public pour en faire bénéficier la bourse des constructeurs d'armements. Le referendum donnera de la vie à chaque dollar de la contribution.

Une VOIX: Parlez-nous du "Grain Growers' Guide."

M. KYTE: Je ne connais rien du "Grain Growers's Guide." Si celui-ci a exprimé un avis quelconque sur cette question, je rappellerai à mon très honorable ami que ce n'est pas un journal libéral et qu'il n'a jamais prétendu avoir cette qualité.

M. GAUVREAU: Monsieur le président, je demande à soulever une question de privilège. Nous avons en arrière de nous un très mauvais courant d'air. J'ai essayé de faire fermer ces fenêtres et l'on m'a dit que l'honorable ministre des Travaux publics refusait de faire fermer ces fenêtres. Je me suis alors adressé à l'Orateur qui m'a répondu que ce qui valait mieux pour moi, c'était de demander à la Chambre si elle désirait faire fermer ces fenêtres.

J'espère que la Chambre ordonnera au sergent d'armes de faire cesser ce courant d'air.

M. KYTE: Si dangereux que soit le courant d'air qui vient de l'arrière, il est loin de l'être autant que la saignée de $35,000,000 que le premier ministre désire faire subir au trésor.

M. GAUVREAU: Je veux avoir votre décision sur ce point, monsieur le président, à moins que le premier ministre ne donne ses ordres.

M. BORDEN: Je serais fâché de voir les honorables députés incommodés de quelque manière, mais l'ouverture et le fermeture des fenêtres ne font pas partie de mes attributions. Je vais incontinent faire demander au ministre des Travaux publics de s'enquérir de ce qu'il y a à faire.

M. KYTE: Quand j'ai dit que le "Citizen" d'Ottawa est un journal conservateur, les députés ministériels ont accueilli mes paroles avec des rires moqueurs; mais c'est par la clientèle que leur accorde le Gouvernement qu'on peut juger de la couleur politique des journaux. Quand un journal publie chaque jour les annonces de différents ministères, on peut le considérer comme un organe ministériel, car le Gouvernement est toujours assez avisé pour n'accorder aucune partie de sa clientèle aux journaux libéraux.

A mon avis, cette citation que j'ai extraite des colonnes du "Citizen" traduit fidèlement l'opinion conservatrice qui prévaut dans le pays, abstraction faite de l'opinion officielle que dictent les faveurs ministérielles. Il arrive parfois au "Citizen" de prendre une attitude indépendante sur cette question, mais il finit invariablement par combattre l'idée d'une élection générale, aimant mieux que la question soit décidée au moyen d'un plébiscite. Ce journal ne tient pas à ce que ses amis soient chassés du pouvoir aussitôt que cela; c'est pourquoi il ne veut pas que le Gouvernement s'expose aux hasards d'une élection générale et propose que l'on se rende compte du sentiment populaire par la voie d'un plébiscite.

Le 5 décembre, les conservateurs proclamaient qu'il s'agissait d'un cadeau de $35,000,000; plus tard, le cadeau se changeait en contribution, et aujourd'hui ce n'est plus qu'un prêt. Ces $35,000,000, affirme-t-on, seront versés une fois pour toutes et jamais plus on ne nous redemandera de contribuer à la défense navale de l'empire. Les membres du cabinet ont tellement tergiversé sur cette question que lorsqu'ils prennent la parole, on ne peut dire quel est celui d'entre eux qui expose véritablement le programme ministériel. A en croire les membres de la droite, il s'agirait tout à la fois d'un don, d'un prêt et d'une contribution de $35,000,000, d'un programme définitif et d'un programme provisoire.

Il y a quelques années, l'Australie adoptait le régime des contributions, c'est-à-dire qu'elle s'engageait à verser chaque année une certaine somme dans le but d'aider la Grande-Bretagne à défrayer la défense de la grande fédération insulaire. Au bout de deux ans, elle en avait assez de ce régime et décidait de se construire une marine de guerre. La Nouvelle-Zélande continua de verser des contributions pendant quelques années après que l'Australie eut cessé de le faire, mais elle est maintenant sur le point de renoncer à cette manière démodée de pourvoir à sa défense navale. L'honorable colonel James Allen, ministre de la défense de la Nouvelle-Zélande, est en ce moment au Canada; il a adressé la parole en diverses parties du pays, faisant part de l'attitude que cette colonie prendra vraisemblablement en matière de défense navale. Il y a quelques jours, étant de passage à Halifax, le colonel Allen accordait au "Chronicle" de cette ville une interview que je me permettrai de citer textuellement:

Le programme naval définitif de la Nouvelle-Zélande ne sera pas un programme de contributions; les équipages de l'escadre dont cette colonie autonome, que caractérise l'esprit d'entreprise, dotera la marine impériale se recruteront parmi les Néo-Zélandais eux-mêmes; la population néo-zélandaise entend garder la haute main sur cette escadre qui participera à la défense de l'empire en protégeant immédiatement ses propres côtes, et pourra, le cas échéant, servir à la défense de certaines autres parties de l'empire: telles sont, communiquées hier après-midi au "Morning Chronicle" par l'honorable colonel James Allen, ministre de la défense de cette colonie, les grandes lignes de l'attitude de la population de la Nouvelle-Zélande à l'égard du problème naval en ce qu'il a trait à cette partie-là de l'empire.

Le colonel Allen est arrivé à Halifax hier par l'"Empress of Ireland"; il revient de Londres et s'en retourne en Nouvelle-Zélande. En descendant du paquebot, il a pris le train-poste à destination de Montréal, qui quitta le débarcadère aussitôt que tous les passagers fussent montés dans les wagons. Il était allé à Londres dans le but de conférer avec les autorités impériales des affaires navales et financières relatives à son pays. Durant son séjour dans la capitale de l'empire, il a discuté le programme définitif de la Nouvelle-Zélande, programme qu'il rapporte "dans sa poche", comme il dit. Ce programme n'ayant pas encore été soumis à la population néo-zélandaise, le colonel Allen dit qu'il n'est pas libre de le dévoiler ici, mais il déclare formellement qu'il ne s'y trouve aucun élément de contribution.

Au sujet de la construction de cette escadre dans la Nouvelle-Zélande et de son approbation d'une politique semblable au Canada, le colonel Allen a déclaré qu'il ne pouvait pas se prononcer sur ce dernier point, vu que, cette question étant débattue au Canada, il ne lui siérait pas de le faire; mais il a fait observer qu'il ne serait pas juste de comparer l'attitude des deux pays à cet égard. En premier lieu, la Nouvelle-Zélande est un très petit pays qui n'a qu'un million d'habitants. Elle possède de vastes dépôts de minerais, mais ceux-ci n'ont pas encore été exploités, tandis qu'en Australie et au Canada, l'établissement de vastes aciéries a suivi l'exploitation de ces richesses et permettrait de construire des navires.

Le colonel Allen n'a pas craint de dire que l'équipage de cette escadre se composerait de Néo-Zélandais, et quant à sa direction, ses pro-

pres paroles: "Ils veulent prendre part au spectacle", s'interprètent d'elles-mêmes.

Quant au champ des opérations, il a dit que l'escadre serait prête à se rendre partout où l'empire en aurait besoin. Interrogé sur ce que le pays a déjà fait pour contribuer à l'établissement de sa propre flotte, il a répondu qu'il n'a rien fait, si ce n'est de fournir un vaisseau-école aux jeunes gens du pays. Le dreadnought "New-Zélande" n'est pas compris dans le programme permanent qu'il doit soumettre à son gouvernement.

Le colonel Allen a été très réservé en parlant de l'attitude de son Gouvernement à l'égard de la défense navale, et il est évident qu'il devait l'être, vu qu'il avait été pendant longtemps l'hôte des membres ou de partisans du Gouvernement et qu'il aurait mauvaise grâce à exprimer une préférence quant aux meilleurs moyens de coopérer à la défense navale de l'empire. Mais, si l'on tient compte de ce fait, le colonel Allen en a assez dit pour faire comprendre que la politique de la Nouvelle-Zélande ne sera pas une politique de contribution, comme celle du présent ministère canadien.

La "Semaine", l'organe nationaliste de Québec, dont le représentant de Carleton (N.-B.) a lu un extrait ce soir, nous dit que le paiement de ces $35,000,000 mettra fin à nos contributions à la défense impériale d'ici à plusieurs années, et qu'il a simplement pour objet de témoigner du bon vouloir et de l'attachement de la population canadienne, et rien de plus. Eh bien! c'est une forte somme que $35,000,000. Si nous tenons compte de la somme versée chaque année par l'Australie pour indemniser l'Angleterre des frais d'entretien des moyens de défense navale de la fédération australienne, toutes proportions gardées, il suffirait au Canada de donner $2,000,000 annuellement pour le même service. Nous ouvrons actuellement un crédit de $35,000,000 qui équivaut à une somme annuelle de $2,000,000 d'ici à dix-sept ans et demi.

Le premier ministre a cru qu'il ferait mieux d'accorder $35,000,000 d'un seul coup, plutôt que de demander au Parlement de voter chaque année une somme équivalente. Le ministre de l'Agriculture a suivi la même ligne de conduite pour venir en aide à la grande et importante industrie agricole de ce pays, et il a déposé un projet de loi à cette fin. Son intention est de consacrer à cet objet la somme de $10,000,000. Est-ce que cette somme est pour une seule année? Non. Il ajoute que ces $10,000,000 seront répartis sur dix années. C'est un nouveau mode de dépenses publiques en ce pays. Je ne crains pas de dire que depuis la confédération, on n'a jamais demandé au Gouvernement de voter des fonds autres que ceux qui sont nécessaires pour l'exercice suivant. Le Gouvernement a adopté la mode de voter en bloc une somme qui sera répartie sur dix années afin de venir en aide à l'industrie agricole; d'après le même principe, le premier ministre demande au Parlement d'ouvrir un crédit de $35,000,000 pour les années à venir. Ce que toute la députation a le droit de connaître ce sont les intentions du premier ministre au sujet de ce qu'il fera à l'avenir pour la défense navale. Il serait étrange qu'il persistât dans son orgueilleuse politique, sous prétexte que l'Angleterre a besoin de cette augmentation de ses armements, lorsque les journaux annoncent que, dans un jour ou deux, l'honorable Winston Churchill visitera l'empire allemand dans le but de conclure une entente pour mettre fin à tout nouvel accroissement des armements navals.

Il y a deux mois environ, le ministre des finances de l'empire allemand a déclaré qu'il était temps de mettre fin à cette rivalité insensée, ou pour se servir des paroles de l'honorable Winston Churchill, "de mettre fin à l'insigne folie qui consiste à augmenter les armements navals". Il a tendu cette branche d'olivier afin de tâter l'opinion publique et de savoir si elle est en faveur d'une entente qui mettrait fin à l'accroissement des dépenses navales. Nous avons la réponse du ministre allemand dans la déclaration de l'honorable Winston Churchill que, un jour qui sera fixé plus tard, il visitera l'empire d'Allemagne afin de discuter cette question.

Comme l'honorable premier ministre n'a pas démontré que la situation soit changée depuis le 29 mars 1909, alors que les deux parties politiques s'unissaient pour dire qu'une marine canadienne était la meilleure et la seule méthode à adopter; vu que la seule raison alléguée par le premier ministre le 5 décembre dernier pour abandonner la politique contenue dans la résolution adoptée unanimement en 1909 n'existe plus—je veux parler de l'urgence, qui était censée exister à cette époque;—vu que la troisième raison sur laquelle le premier ministre s'appuyait pour dire qu'il fallait offrir une contribution d'urgence dans les circonstances, savoir: son désir que le gouvernement anglais pourrait accorder au Canada une voix dans ses conseils concernant la paix et la guerre, a été repoussée de la façon la plus catégorique par le gouvernement anglais; vu toutes ces circonstances, le très honorable premier ministre, ceux de ses collègues dans le cabinet et de ses amis dans cette Chambre qui ont parlé au cours du débat, n'ont pas donné une seule bonne raison à l'appui de l'abandon de la politique adoptée unanimement en 1909. Il est donc du devoir de ce Parlement de résister jusqu'à la fin à toute tentative d'imposer cette mesure aux représentants du peuple canadien.

Il est très vrai que le très honorable premier ministre se trouve aujourd'hui dans

une position plus favorable qu'il ne l'était le soir du fatal 15 mars, lorsque la séance continue de ce comité a été terminée d'une façon si dramatique. Il a aujourd'hui a son aide le bâillon pour faire passer son bill. Mais l'Angleterre voit ce qui se passe ici.

Le Gouvernement a dit qu'il fallait offrir cet argent afin de montrer notre bon vouloir à la mère patrie. Cependant, il adopte le moyen extraordinaire de bâillonner le Parlement, ou de l'étourdir avec une massue, et lui arracher par la force du règlement de clôture, cet argent qu'il propose d'envoyer en Angleterre comme un don libre et volontaire du peuple canadien.

Ainsi qu'il est dit dans la citation que j'ai lue il y a quelques instants, une contribution ou une somme d'argent obtenue au moyen de la clôture ou du bâillon n'aura aucun effet moral. Elle représentera de l'argent soustrait par la force au peuple du Canada et donné au peuple de l'Angleterre, qui en a tant qu'il ne sait en faire, vu le développement énorme du commerce anglais aujourd'hui. Il est du devoir de la Chambre de repousser cette mesure, et c'est le devoir impérieux des membres de la gauche de la combattre jusqu'au dernier moment.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Monsieur le président, je n'ai pas besoin de dire que j'approuve entièrement l'amendement proposé par mon honorable ami de Welland (M. German), à savoir que toute dépense pour la marine doit être proposée par le Parlement canadien, et dirigé par lui.

Je discuterai cette question dans quelques instants, mais avant cela je veux dire un mot au sujet de la nouvelle sortie, hier soir, de mon bon ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) au sujet du rapport signé par le capitaine Ropert le 20 septembre 1911, c'est-à-dire la veuille des élections générales. Ainsi que vous le savez, l'honorable ministre nous a parlé deux ou trois fois déjà de ce rapport dans l'intention de nuire, si possible, à la politique qut fut adoptée par le Gouvernement libéral.

L'année dernière, lorsque l'honorable ministre a parlé de ce mémoire pour le première fois, j'ai été tellement pris par surprise que je suis resté muet, et j'ai laissé passer ses remarques. Cette année, lorsque mon honorable ami, dans le discours qu'il a prononcé après celui du très honorable chef du Gouvernement, le 5 décembre dernier, a de nouveau fait allusion au rapport du capitaine Roper; j'ai pris note de ses paroles, et j'ai saisi la première occasion qui s'est présenté pour réfuter l'insinuation contenue dans les remarques de mon honorable ami.

Loin de moi l'idée de vouloir l'accuser de mauvaise foi; j'admettrai qu'il est très vrai—ie l'espère du moins—que lorsqu'il m'a succédé à l'administration de la Marine et des Pêcheries, il a trouvé dans les archives du département le rapport en question, mais je déclare de la façon la plus catégorique, premièrement, que je n'ai jamais, pendant tout le temps que j'ai eu l'honneur d'être ministre de la Marine et des Pêcheries dans le ministère Laurier, demandé au capitaine Roper de me faire un rapport sur la question de la défense navale du Canada; deuxièmement, que le capitaine Roper ne m'a jamais remis ce rapport, et, troisièmement, que le capitaine Roper, depuis le jour où j'ai prêté serment comme ministre de la Marine et des Pêcheries, n'a jamais eu une seule conversation avec moi, soit au sujet de la défense navale, soit au sujet de l'administration courante du département des Affaires navales. Conséquemment, lorsque mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné lecture du rapport en question à cette Chambre et par le fait au peuple du Canada, je n'hésite aucunement à dire qu'il est la victime du capitaine Roper; que le capitaine Roper a tout simplement fabriquer de toutes pièces ce rapport; qu'il n'avait aucune autorisation. J'ajoute que le capitaine Roper a exprimé en publique des opinions entièrement différentes de celles qu'il formule dans le rapport lu par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Mon honorable ami n'était pas membre de cette Chambre durant la dernière législature. Ainsi que nous l'a appris hier soir mon voisin de pupitre, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), l'honorable ministre a échoué en 1896 et la Chambre et le pays ont été privés de ses services durant les années qui ont suivi.

Si l'honorable ministre avait fait partie de la députation au cours de la session de 1910 il aurait entendu son ancien collègue, qui était alors député de Jacques-Cartier (M. Monk), dénoncer le capitaine Roper en cette enceinte pour avoir, dans un discours prononcé à l'exposition d'Ottawa, et dans une conférence faite devant le Canadian Club en cette ville, porté aux nues le programme du gouvernement Laurier pour la création d'une marine construite au Canada, équipée au Canada, maintenue par les Canadiens et placée sous la direction du Gouvernement canadien. L'honorable ministre l'ignore; mais il lui suffira de se rapporter au compte rendu des Débats de la session de 1910. J'en ai des extraits par devers moi, et le comité, j'espère, me pardonnera d'en citer quelques phrases. Le 7 décembre 1910, M. Monk, alors député de Jacques-Cartier, naguère ministre des Travaux publics, dénonçait le capitaine Roper et l'attaquait en termes très vifs pour avoir osé, dans une conférence au Canadian Club,

approuver hautement le programme de défense navale du Gouvernement de cette époque. Voici ce que disait le capitaine Roper, au rapport des journaux:

Il a protesté contre l'emploi de l'expression "marine de fer-blanc" appliquée à notre marine, ajoutant: L'expression "marine de fer-blanc" est souvent, beaucoup trop souvent, employée, et j'ai pris la peine de rechercher l'origine de ce terme. J'ai fini par découvrir qu'il est employé par ceux qui ne veulent pas du programme actuel de la marine, et dont l'hostilité, j'en suis convaincu, est le résultat de l'ignorance ou du manque de réflexion. Au sujet de la participation du Canada à la défense impériale, un groupe important n'avait qu'une seule idée, à savoir: l'offre d'un ou deux dreadnoughts à la mère patrie. D'autres propositions ont été faites, mais toujours elles comportaient l'offre d'un dreadnought. Aussi, quand on s'aperçut que la proposition du Gouvernement ne comportait pas l'offre d'un dreadnought, on désigna aussitôt sa marine sous le nom de "marine de fer-blanc"; désignation méprisante, vous le reconnaîtrez avec moi, à l'adresse d'un service dont, dans un avenir rapproché, j'en ai le ferme espoir, l'établissement inspirera de la satisfaction et de la fierté à tout citoyen canadien, qui est par le fait même citoyen de notre grand empire.

Telles sont les paroles de ce même capitaine Roper dont les vues ont été exploitées dans le présent débat à l'encontre de la loyale opposition de Sa Majesté. Je dis que le capitaine Roper ayant plaidé tantôt pour et tantôt contre la création d'une marine canadienne, ne mérite guère de nous inspirer confiance et a bien fait de s'éloigner de nos rives. Je le répète encore une fois, sans y mettre d'équivoque, cette note n'a jamais été demandée par son ministre; elle a été fabriquée de toutes pièces, et je crois même qu'elle est antidatée.

La question dont le comité est actuellement saisi est assurément la plus importante qui soit venue devant le Parlement canadien depuis soixante-dix ans. L'honorable représentant de Welland (M. German), témoignant de sa sincérité, déclarait d'une voix vibrante, il y a un instant, que nos ancêtres avaient fait la lutte pour nous assurer les bienfaits du "self-government".

Véritablement, il a exprimé les vues, les sentiments et les principes qui animent aujourd'hui non seulement un groupe de la nation, mais tous les citoyens de ce vaste Dominion ayant le respect de soi-même. Je remercie l'honorable député au nom de ceux qui sont conspués comme séparatistes, pour avoir osé exprimer l'opinion que les intérêts véritables de l'empire profitaient de la création d'une marine canadienne plus que d'une contribution en argent à l'échiquier anglais. Si j'avais exprimé ces sentiments trop fréquemment, peut-être ne me croirait-on pas, peut-être se défierait-on de moi; mais ces paroles dans la bouche d'un descendant de loyalistes de l'empire uni, d'un homme qui, à

la dernière élection générale, se sépara de son parti sur une question de grave importance et vit son attitude approuvée par le parti ultra-loyaliste, ces paroles, dis-je, ont un accent de sincérité auquel on ne saurait se méprendre. Monsieur le président, grâce à Dieu, le député de Welland n'est pas seul à croire que la question du "self-government" est en cause dans la circonstance actuelle. La question a été discutée non seulement au Canada, mais dans la Grande-Bretagne, et le parti libéral canadien mérite des éloges pour sa fermeté et son attitude courageuse au cours de ce mémorable débat; car c'est en raison de cette attitude que les hommes d'Etat de la métropole se sont arrêtés à considérer la lutte poignante dont le Canada est le théâtre. Malheureusement, ce n'est pas le Parlement seul qu'on bâillonne, c'est l'opinion publique, sous la forme de la presse, que l'on endort, que l'on empoisonne. Il suffit de se rendre à la salle de lecture, d'y parcourir les colonnes des journaux anglais, pour s'apercevoir à quel point le lecteur anglais de Londres et de tout le Royaume-Uni est trompé et endoctriné. L'opposition à ce bill à la Chambre est présentée par sir John Willison, correspondant canadien du "London Times", comme étant l'œuvre de l'élément canadien français. Il fait la même observation à l'égard des étrangers établis en Canada . On voit que les nouveaux convertis dans notre pays ressemblent beaucoup aux tories de la métropole. Sir John Willison, nouveau converti, ne veut pas tolérer un seul instant l'opposition, l'honnête et sincère opposition émanant d'un libéral ou d'un radical à un projet émanant de ses nouveaux amis du parti tory; et lorsqu'il se voit en présence de cette opposition, ne pouvant ou plutôt ne voulant pas discuter les mérites de la question, il stigmatise cette opposition comme étant un mélange hétéroclites d'étranger et de canadiens-français, hostiles aux véritables intérêts de l'empire anglais.

C'est le jeu des jingoes de la dernière heure, de ces nouveaux amis du torysme. Cela ressemble probablement à ce qui s'est produit en Angleterre. Je me plais beaucoup à lire les discours de ce jeune et illustre homme d'Etat, Lloyd-George, l'espoir des radicaux anglais. Faisant allusion à certains membres de la Chambre des lords, Lloyd George a dit dans un de ses discours: Ils se donnent pour unionistes, et ils ne sauraient cependant parler du ministre des finances sans le qualifier de petit avocat gallois. Le correspondant du "London Times" qui communique aux journaux anglais des informations tendancieuse, propres à empoisonner les esprits de l'autre côté de l'Atlantique, parle de l'opposition, de la loyale opposition faite à ce projet,

opposition toute britannique, comme provenant d'un groupe étranger au Canada. Selon que je le faisais remarquer tout à l'heure, l'affaire qui se discute a beaucoup plus d'importance qu'on ne le croit. Elle a été débattue ailleurs; dans la mère patrie, en Australie et à la Nouvelle-Zélande. Je lisais tantôt une conférence donnée à Londres à une réunion tenue sous les auspices du Colonial Institute par un des politiques les plus remarquables que possèdent les colonies, par sir George Reid. Sir George Reid a tenu un langage que je recommande à l'attention de mes honorables amis d'en face avant de nous appliquer le bâillon et de voter ce projet de loi. Cette conférence portait sur certains aspects de l'évolution de l'empire britannique. Il a dit:

Les vœux que l'on formule pour une plus étroite intimité entre les diverses possessions englaises se résument principalement à trois: des relations de commerce plus étroites, un système de défense plus fort, un parlement d'empire avec un pouvoir exécutif qui soit vraiment impérial.

Ce dernier vœu est celui que formulent certains hommes d'Etat des colonies anglaises quand ils parlent d'avoir voix dans les conseils de l'empire. Le temps des discours a assez duré, et il lui faut faire place à la pratique. Personne plus que moi ne désire ardemment resserrer nos liens, s'ils doivent avoir pour effet de nous rapprocher. Personne n'est mieux disposé à étudier tout nouveau projet que l'on présente pour l'unité impériale, si ce projet prête à un examen. Une des plus nobles choses qui se puisse concevoir, c'est le développement d'un système tendant à améliorer les présentes relations de l'empire britannique.

Une chose dont je suis certain, c'est que l'on ne peut commencer d'avoir l'intelligence d'un problème de cette nature qu'après avoir soigneusement et intelligemment étudié les débuts de l'évolution impériale. Certains astronomes prétendent, je crois, que les mondes de notre système planétaire ont commencé par se détacher du soleil, et ont roulé dans l'espace jusqu'à ce que finalement ils se soient ordonnés chacun dans sa paisible orbite. Les colonies autonomes ont fait quelque chose de semblable à cela; politiquement, elles se sont élancées hors de la masse centrale de l'empire et elles ont formé des unités distinctes, qui se meuvent autour d'un centre commun avec autant de calme et de régularité que la terre autour du soleil.

Abordant ensuite la question qui nous divise, il dit:

Ainsi que je l'ai annoncé, les grands changements que l'on suggère se résument à trois: 1° des relations de commerce plus étroites, soit par le moyen d'un tarif impérial, soit par le moyen d'un régime de réciprocité ou de faveur; 2° un plus fort système de défense, surtout sur mer, soit par le moyen d'une marine plus puissante, sustentée de partout, mais dirigée par l'amirauté anglaise, ou encore par la création de nouvelles flottes obéissant à la direction des autorités coloniales; 3° dans le but surtout de mener à bonne fin et d'une manière plus effective les desiderata qui précèdent la formation d'un nouveau parlement où l'empire dans toutes ses parties soit véritablement représenté, ou, tout au moins, le Royaume-Uni et les colonies autonomes.

Parce que, monsieur le président, nous discutons sous tous ses aspects une affaire qui a pour l'empire britannique comme pour nous-mêmes une importance sans égale, parce que nous désirons examiner chacun des arguments qui militent pour ou contre le présent projet de loi, on s'apprête à nous bâillonner. Cette question est la plus grave qui jamais, depuis cinquante ou soixante ans, se soit présentée devant le Parlement du Canada, et l'on veut cependant nous fermer la bouche. Ces messieurs qui ont traité le débat actuel avec légèreté savent-ils vraiment ce que le bâillon signifie à pareille heure? Pensent-ils par là aider l'empire? Croient-ils, en nous faisant adopter ce projet, accomplir ce qu'ils ont en vue; car il me faut rendre justice à qui justice est due, et je pense que la majorité des membres du parti conservateur sont sincères et loyaux, tout comme je veux qu'ils croient à la sincérité et à la loyauté des membres du parti libéral dans l'attitude qu'ils ont prise devant le pays et devant cette Chambre. Savent-ils vraiment ce qu'ils font à l'heure qu'il est? Pensent-ils être de quelque secours à l'empire? Ils croient devoir faire cadeau à la mère patrie, ou plutôt, comme le dit le ministre des Postes, le prêt de trois dreadnoughts. Je ne voudrais pas tromper mes amis, mais il faut que la vérité prévale. Mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) rapportait il y a un instant la déclaration de M. l'Orateur suppléant de cette Chambre. Il est pour le moment ministre en herbe, et son parti dans ma province natale le compte au nombre de ses espoirs. Vous avez écouté ses discours, ceux qu'il tient à ses amis de la province de Québec, à qui il dit: Votons les 35 millions; ce n'est pas un cadeau, ce n'est pas un prêt, c'est une offre d'aide morale; l'aide morale—je cite ses propres paroles—est immédiate, mais l'offre est indéfinie. Tel est le langage que tiennent dans ma province les quatorze ou quinze représentants du parti nationaliste, et mes honorables amis les conservateurs croient néanmoins que sur cette question ils ne font qu'un. Ils ignorent ce qui se passe dans ma province natale.

M. SEVIGNY: L'honorable député sait-il qu'aujourd'hui en la province de Québec, M. Bourassa, le chef des nationalistes, voue aux gémonies l'Orateur suppléant et le député de Dorchester, parce que nous avons prêté notre appui au Gouvernement sur cette question?

M. LEMIEUX: Certainement, ils sont dénoncés par M. Bourassa, un homme sincère.

Une VOIX: Allons donc!

M. LEMIEUX: M. Bourassa ne figure pas parmi mes amis. Il ne m'a jamais ménagé. Je ne l'ai jamais ménagé, mais je n'hésite nullement à le dire, il est sincère dans ses convictions. Les doctrines qu'il a formulées à la tribune et dans son journal au cours des élections de 1911, il y est resté fidèle; mais les honorables députés qui en 1911 ont par leurs paroles et leurs écrits enseigné les mêmes doctrines que M. Bourassa les ont abandonnés aujourd'hui.

M. SEVIGNY: Qu'ai-je dit durant les élections de 1911?

M. LEMIEUX: En consultant mes souvenir—et les paroles que je vais citer sont restées gravées dans ma mémoire—je dois dire que, durant l'élection de Drummond-Athabaska, l'honorable député porta la parole devant une assemblée d'électeurs, un dimanche, et il profana le jour du Seigneur par ses paroles. Voici ce qu'il dit aux électeurs de Drummond-Athabaska: "Messieurs, sir Wilfrid Laurier commence la création d'une marine militaire; il dit que cette marine est votre marine; il l'appelle la marine canadienne; mais dans son projet de loi, la marine appartient au roi"—et ajouta-t-il en se croisant les bras—"où est le roi du Canada? à quelle Majesté sir Wilfrid Laurier fait-il donc allusion?" Voilà le langage dont s'est servi l'honorable député, et s'il veut bien consulter l'Annual Digest de M. Castell Hopkins pour 1911, il y trouvera le passage du discours que je viens de citer et nombre d'autres.

M. SEVIGNY: Durant l'élection de Drummond-Athabaska, l'honorable député était en Afrique du Sud. J'ai pris part à la campagne de Drummond-Athabaska, mais tous les comptes rendus publiés par M. Hopkins et quelques journaux d'Ontario ont été rédigés dans le comté même par les organisateurs libéraux et publiés dans les journaux libéraux. Pour mon propre compte, pour la première fois en cette enceinte législative, j'oppose ma dénégation à ces comptes rendus et je suis prêt demain même, à répéter dans la province de Québec tout ce que j'ai dit sur cette question navale.

Des VOIX: Très bien!

M. LEMIEUX: Si nos collègues de droite sont satisfaits de cette protestation du député de Dorchester, libre à eux; mais sa dénégation des paroles prononcées à Drummond-Athabaska vient trop tard, puisque l'année dernière, en cette même enceinte législative, au cours du débat sur l'adresse, après avoir félicité l'honorable député, je dis: "N'est-il pas étrange, monsieur l'Orateur, que l'honorable député ait chanté "Dieu sauve le Roi" alors qu'au cours de l'élection de Drummond-Athabaska, il s'est servi de ces paroles—puis je citai ces mêmes paroles et il demeura muet.

Maintenant qu'il est passé armes et bagages au camp tory et qu'il a mis au rancart les principes de M. Bourassa, l'honorable député se sent un peu plus de courage et peut-être aussi la charge d'avocat général, qui n'a pas encore de titulaire et qu'il remplirait si bien, l'engagerait peut-être à se montrer un peu plus tolérant envers Sa Majesté le parti tory. Quand l'honorable député fit ces discours, il ne s'attendait pas à ce qu'on en publierait le compte rendu. Quand il prononça ces harangues, avec son éloquence habituelle, je le dis à regret, il gagna plusieurs électeurs à sa cause, parmi les ignorants du comté de Drummond-Arthabaska. Mais au bout de quelques mois à peine, les pauvres paysans de ce comté comprirent la trame qu'on avait ourdie contre sir Wilfrid Laurier, et aux élections suivantes, ils élirent mon honorable ami qui représente aujourd'hui ce collège électoral au Parlement (M. Brouillard) et repoussèrent M. Gilbert.

M. SEVIGNY: Le député de Drummond-Arthabaska (M. Brouillard) a-t-il été élu contre M. Gilbert par ces ignorants dont parle l'honorable député?

M. LEMIEUX: Je vois d'ici votre petite ruse. Je viens de dire que, par sa brillante éloquence, ses harangues à l'emporte-pièce, l'honorable député avait gagné à sa cause un certain nombre d'ignorants.

Quelques VOIX: Nullement.

M. LEMIEUX: Oui, il gagna les suffrages de quelques ignorants. Mais, monsieur l'Orateur, si l'ignorance est un bonheur, c'est un bonheur qui ne dure pas. La lumière se fit; une discussion plus approfondie eut lieu; le peuple prêta l'oreille aux débats, s'éclaira en lisant les journaux, et ainsi il arriva qu'à la première occasion, les braves paysans de Drummond-Arthabaska confièrent leur mandat à un partisan de la marine canadienne. L'honorable député a fait une affirmation qui se rattache à la question. N'est-il pas vrai, dit-il, que, de concert avec M. Blondin, l'Orateur suppléant, je suis blâmé et pris à partie en ce moment par M. Bourassa? En effet, et je ne m'en étonne nullement; mais, n'est-il pas vrai que, par manière de représailles, afin d'expliquer la situation aux électeurs de l'Orateur suppléant et à ceux du député de Dorchester, on affirme que M. Bourassa a tort d'attaquer ces deux messieurs, qu'ils n'ont nullement modifié leur attitude, que M. Borden pense encore comme M. Bourassa, et que celui-ci devrait le comprendre.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Naturellement le président ne peut pas prendre part au débat, mais si le comité me le per-

met, je dirai que ce n'est pas mon organe et que je ne suis pas plus responsable pour ce qu'il dit que l'honorable député (M. Lemieux) n'est responsable pour ce que publie le "Canada".

M. OLIVER: Je ferai remarquer que mon honorable ami de Rouville n'a cité aucun journal avant que l'Orateur suppléant ne parle.

M. BLONDIN: Il a mentionné l'organe de l'Orateur suppléant.

M. OLIVER: Précisément.

M. LEMIEUX: Je connais un instrument au son. Je connais le journal et je connais l'instrumentiste. M. le président, la "Semaine", publiée à Grand'Mère, comté de Champlain, contient dans son numéro du 24 avril—1912?—non, 1913, l'article suivant et, avant de bâillonner la loyale opposition, je demanderai à mes bons amis tories d'écouter ce que disent en ce moment leurs alliés de la province de Québec.

De quoi Bourassa se plaindrait-il?

C'est le titre de l'article publié par la "Semaine".

Combien de fois...

Je traduis.

...au cours du débat naval, le parti libéral a offert un compromis à M. Borden! Combien de journaux libéraux, combien d'hommes éminents des deux partis, et même des différentes parties de l'empire, ont exprimé le désir de voir les deux partis en venir à une entente sur cette question de la marine! Il eût suffi d'un geste de M. Borden pour que le parti libéral se rangeât derrière lui et consentît à mettre cette question hors des partis et des luttes partisannes en mettant ensemble le don des trente-cinq millions et la marine Laurier. Sir Wilfrid n'avait-il pas dit: "S'il faut deux fois trente-cinq millions, que dis-je, trois fois, quatre fois trente-cinq millions et même toutes les richesses du pays pour aider l'Angleterre, je suis prêt à les voter—mais commençons en même temps la construction d'une marine canadienne?

Et l'instrumentiste continue:

M. Graham, M. Guthrie, et tous les chefs libéraux à sa suite, ont répété la même offre, ajoutant qu'il fallait aussi donner le sang des Canadiens. Pourquoi M. Borden a-t-il refusé tout compromis avec l'opposition, et a-t-il préféré subir la lutte acharnée de trois mois d'obstruction? La réponse ne serait-elle pas, par hasard, qu'il avait donné sa parole aux députés de Québec et qu'il n'a pas voulu les tromper?

Voyez-vous l'alliance?

Que ceux qui, à la légère, traitent de lâches et de traîtres...

C'est M. Bourassa.

Que ceux qui, à la légère, traitent de lâches et de traîtres les braves députés de Québec...

C'est l'Orateur suppléant et mon ami de Dorchester.

...qui ont appuyé le Gouvernement réfléchissent un peu et qu'ils nous disent ce qui serait arrivé si les quatorze conservateurs eussent fait bloc contre le Gouvernement?

Il nous en fera l'horrible récit dans ce qui va suivre.

Ne croient-ils pas que M. Borden, délaissé par ses alliés, eût été justifiables de rechercher des alliances libérales pour les remplacer, et ne voient-ils pas que pour quatorze votes qu'il aurait perdus, il aurait trouvé pour les remplacer tous les libéraux de la Chambre, unis aux conservateurs, comme dans l'élection d'Hochelaga, pour écraser un groupe intransigeant et inconséquent. Le résultat eût été inévitablement la ruine de cette même politique nationaliste dont M. Borden a gardé et respecté tous les principes dans sa loi actuelle aussi bien que dans tous ses discours. Le temps justifiera ceux que M. Bourassa condamne si sévèrement.

C'est-à-dire mon honorable ami de Dorchester et le ministre des Postes.

Le temps justifiera ceux que M. Bourassa condamne si sévèrement et le peuple apprendra avant longtemps les raisons de profonde sagesse qui ont guidé les députés de Québec dans ce dédale dangereux. De quoi Bourassa se plaindrait-il?

C'est vrai que M. Bourassa condamne très sévèrement mon honorable ami de Dorchester et le sous-Orateur, mais mon honorable ami réplique dans son journal, s'adressant aux malheureux électeurs qui ont eu confiance en lui en 1901:

De quoi M. Bourassa se plaint-il? M. Bourassa a tort, M. Bourassa se trompe. Laurier n'est pas l'ami de Bourassa, c'est Borden, comme on le voit dans son bill et dans ses discours et le temps justifiera notre attitude.

Il y a un autre article dans ce journal très important et il porte ce titre très suggestif: Oui, suspendons les armements. Il ne s'agit pas de guerre, il n'est pas question d'un danger naval sérieux; la première ligne d'attaque est loin. Dois-je le traduire en entier?

Quelques députés: Oui! oui!

Quelques députés: Dispensez-vous en.

M. LEMIEUX: Si je m'en dispense, cela pourra faire plaisir à mes honorables adversaires, mais comme je ne suis pas ici afin de les aider, mais bien le pays et l'empire, j'en ferai la traduction.

L'article est ainsi conçu:

Avec l'adoption de la mesure de clôture, l'agitation faite autour de la loi dite "d'aide navale à l'empire" va cesser, et l'opinion publique sera plus à l'aise pour juger sainement le but et la portée de cette loi.

Il suffit de la lire pour comprendre qu'il ne s'agit nullement d'envoyer un seul sou à l'Angleterre, mais tout simplement de l'allocation d'un montant fixe que le Gouvernement pourra

dépenser où et quand il voudra, et qu'il pourra même ne jamais dépenser, si les circonstances venaient à changer un jour ou l'autre, car la loi ne comporte ni date, ni endroit, ni condition, et non plus aucune obligation à cette fin. . .

Ceci est pour l'opinion publique de Québec:

. . .parce que ce bill ne mentionne pas la date, la place, ni les conditions, ni les obligations.

M. OLIVER: C'est bien cela; c'est une excellente analyse du bill.

M. LEMIEUX (lisant):

Les gens qui n'ont pas intérêt à s'effrayer des mots et qui comprennent que le cabinet n'est pas obligé de mettre ses adversaires au courant de toutes ses pensées, devront tenir compte des deux considérations suivantes, pour bien juger la position.

Voici les deux "considérations" que les chefs nationalistes de Québec soumettent à leurs partisans:

Bien que la loi de la marine Laurier fut adoptée en 1909-1910, il s'écoula un an et demi avant que les soumissions des constructeurs de navires fussent prises en considération, et il se serait écoulé encore une couple d'années, eussent-elles été acceptées, avant le commencement de la construction de ces navires.

En sera-t-il autrement des navires que le Gouvernement canadien est autorisé à faire construire, par la loi actuelle, au cas où il déciderait à mettre cette loi à exécution?

Les libéraux eux-mêmes admettent que les chantiers maritimes de l'Angleterre sont actuellement encombrés et que les vaisseaux canadiens ne pourront être commencés avant une couple d'années, s'ils sont ordonnés. Ce qui résulte de plus clair de ces deux faits, c'est que la loi navale est une pure et simple démonstration d'amitié envers l'Angleterre et rien autre chose—et que, dût-elle être mise à exécution, elle ne pourra l'être avant une couple d'années, c'est-à-dire, avant que le peuple ait été consulté par des élections générales. L'appui moral est tout ce que cette loi semble comporter.

Comme M. Bourassa et comme M. Christopher West. . .

Il s'agit de l'auteur de la brochure dont on a fait un si fréquent usage dans le présent débat.

. . . nous croyons que. . .

Vous voyez, monsieur le président, que c'est tiré de loin.

Comme M. Bourassa et comme M. Christopher West, nous croyons que la prochaine conférence du tribunal de La Haye en 1915, posera effectivement le principe du désarmement général, en sanctionnant l'inviolabilité du commerce sur les hautes mers; et à cause de cette issue, que nous croyons comme eux prochaine et inévitable, nous ne nous effrayons pas de la manifestation canadienne actuelle qui ne peut qu'aider à la paix, en nous donnant une voix consultative et une influence dont personne ne peut douter, dans ce futur grand conseil des nations.

L'important est de ne pas nous engager dans la construction d'une marine qu'il faudra continuer à maintenir une fois qu'elle aura été établie, et d'attendre sans nous compromettre, la décision du tribunal de La Haye.

Il sera alors temps d'agir, et de nous engager; jusque là le Gouvernement veut temporiser et la présente loi n'a pas d'autre but.

Des hystériques seuls peuvent crier au tribut ou à l'ogre impérialiste.

Ce sont des écrits comme ceux-là que l'on répand dans le comté de Champlain, dans le district de Trois-Rivières, et aussi dans le district de Québec, car l'honorable ministre des Postes a fait publier dernièrement dans l'"Evénement" un article qui porte la même étiquette que les deux que je viens de citer. Par conséquent, ce sont des écrits comme ceux-là que distribuent à profusion dans toutes les paroisses de la province de Québec, les alliés de l'honorable premier ministre. Personne n'aura l'audace de nier ou de récuser la paternité de ses écrits, car sur une autre page de ce même journal je vois un discours prononcé par l'Orateur suppléant en présence de ses amis politiques à Trois-Rivières. L'écrit est intitulé "Paroles importantes" et est ainsi conçu:

A un groupe de conservateurs importants du district de Trois-Rivières, M. Blondin, député de Champlain, faisait ces jours-ci la déclaration suivante que tous ses amis liront avec plaisir et retiendront en mémoire.

Viennent ensuite les déclarations de l'Orateur suppléant (M. Blondin).

M. BLONDIN: Je n'ai jamais accordé d'entrevue. Je ne puis pas prendre la responsabilité de cet écrit.

M. LEMIEUX: Je demande à mon honorable ami l'Orateur suppléant s'il a fait, devant un groupe de conservateurs importants de Trois-Rivières, la déclaration publiée dans la "Semaine" du 24 avril 1913.

M. BLONDIN: Si l'honorable député veut bien me permettre de prendre la parole, pendant que la Chambre siège en comité, je lui dirai que la seule raison que je puisse trouver à cet écrit, c'est une conversation que j'aurais eue, dans le cours ordinaire de mes relations, avec quelqu'un que j'aurais rencontré. Je n'admets pas l'authenticité de cette information.

M. LEMIEUX: Naturellement, j'accepte l'explication de l'Orateur suppléant.

M. MACDONALD: Il ne nie pas l'avoir dit.

M. LEMIEUX: Il arrive quelquefois que l'on parle plus sincèrement dans une conversation privée que dans un discours en public. J'admets parfaitement que mon honorable ami peut n'avoir pas pris la parole dans une assemblée publique.

M. BLONDIN: Je nie avoir parlé dans ce sens.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas encore lu la déclaration.

M. BLONDIN: Elle a déjà été lue.

M. LEMIEUX: J'accepte votre explication, et je reconnais que la déclaration publiée au long dans la "Semaine" du 24 avril n'avait pas été faite par vous. Je suis heureux d'accepter votre explication.

M. MACDONALD: L'Orateur suppléant voudra-t-il envoyer une déclaration à ce journal établissant que cela n'est pas vrai.

M. BLONDIN: Je le ferai certainement.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je disais il y a un instant à mes honorables amis de la droite que quand ils ont appliqué légalement le bâillon, et parce que, pour le moment, la chose est institution parlementaire, ils ont cru en leur âme et conscience qu'ils favorisaient par là même la cause de l'impérialisme, et qu'ils prêtaient aide à la cause de la défense navale. Je dis qu'ils croient cela sincèrement, mais ils devraient me remercier pour leur divulguer et leur révéler des choses qui sont tenues secrètes en cette Chambre, mais qui sont répandues dans la province de Québec où ils comptent des alliés en nombre suffisant pour maintenir leur majorité.

Pour en revenir à mon argument principal, j'ai dit il y a un instant que la question en ce moment devant la Chambre a déjà été discutée ailleurs. Je citais l'opinion plutôt acerbe exprimée par sir John Reid, un des premiers hommes d'Etat de l'empire britannique. Cette opinion est publiée dans le dernier numéro de l'"United Empire Review" du mois d'avril 1913. Je lis cette revue assidument, parce que je fais partie du Royal Colonial Institute. Je ne le cède à personne sous le rapport de l'admiration pour les institutions britanniques. Voici ce qu'à dit sir John Reid:

L'évolution du système impérial de défense est intéressante. Il y a environ quarante ans, la Grande-Bretagne a assumé les responsabilités de la défense impériale. Des troupes britanniques furent cantonnées au Canada, en Australie et au Cap. En 1870, ces troupes furent retirées. "Ayez l'œil à vos défenses et fortifications de terre, a dit la Grande-Bretagne, et nous verrons à la défense sur la mer". La chose, alors, n'était pas difficile, mais la tâche de défendre sur les hautes mers tout le commerce et tous les territoires de l'empire a pris maintenant des proportions formidables pour le peuple de la Grande-Bretagne. Il y a quarante ans, le budget naval ne s'élèvait pas à £10,000,000. Il est maintenant de £44,000,000. L'Australie peut avoir raison ou non en décidant d'avoir une flotte de son propre. Il y a beaucoup à dire en faveur de cela. J'avoue que l'attitude de l'Australie de vouloir prêter l'oreille à "l'appel de la mer" me paraît tout à fait naturelle, et cette politique, je crois, est destinée à être limitée. On a craint un instant que les emplois attrayants et bien rémunérés sur terre constitueraient un obstacle sérieux. Cela n'est pas, cependant, car les demandes devinrent si nombreuses que le recrutement dut être suspendu. Chaque garçon de quatorze ans est forcé de commencer une période d'instruction militaire. Il n'y a pas de gens plus pacifiques au monde que ceux de l'Australie, mais ils tiennent à leur liberté, et ils sont prêts à payer très cher pour sa défense. L'Australie dépense 5 millions par année pour se préparer à sa défense au besoin. Le temps devra arrivé où le Canada devra assumer la défense du Pacifique et de l'Atlantique du nord, où l'Afrique du sud devra voir aux eaux intermédiaires, où l'Australie et la Nouvelle-Zélande devront exercer la surveillance du Pacifique du sud, et où l'Inde devra prendre à sa charge une large part de la défense navale de l'est, en laissant l'Angleterre relativement libre de concentrer ses forces navales dans les eaux européennes. En vérité, la pression est devenue tellement formidable que je crois que l'Inde devra commencer bientôt à prendre sa part de responsabilité. Je ne suis pas un expert, mais je ne crois pas qu'on puisse jamais réduire cet immense empire à la condition pénible d'avoir presque tous ses navires dans une seule mer étroite. Quand nous en serons arrivés là, il nous faudra faire un aveu humiliant. J'aimerais à dire que, selon moi, les conférences impériales ne font jamais de meilleure besogne que quand elles confèrent au sujet de la défense. Ces problèmes sont les plus pressants, et ce sont aussi eux, heureusement, qui sont les plus simples.

Ce sont là les paroles qu'on a entendues au centre même de l'empire britannique, et elles ont été prononcées par l'un des premiers hommes d'Etat de l'empire, ci-devant premier ministre du grand Commonwealth de l'Australie. Fut-il appelé un "séparatiste" parce qu'il s'était ainsi exprimé? Je m'insurge, comme Canadien et comme sujet britannique contre l'emploi de l'épithète "séparatiste". Le pays que nous habitons est l'un des plus libres du monde entier; l'empire auquel nous appartenons, et au maintien duquel nous désirons coopérer, est le plus grand du monde, et je ne le cède à personne sous le rapport de l'esprit impérialiste. Qui donc, dans ma propre province ou parmi les gens de ma propre race, serait assez stupide ou ignorant pour porter la main sur les institutions britanniques ou la souveraineté britannique? Je m'insurge contre cette imputation; c'est une insulte à mon sens commun, et à la fidélité de mes compatriotes.

Une VOIX: Oh! oh!

M. LEMIEUX: J'espère bien que mon honorable ami ne tourne pas en ridicule les sentiments que j'exprime. Il sait que mes paroles seront répandues demain dans ma propre province; il sait que ce sont là des sentiments loyaux, et j'espère bien que mon honorable ami, par son accès de gaiété, ne cherche pas à jeter des doutes sur ma sincérité. Je suis sincère et honnête dans l'attitude que je prends à pré-

sent pour m'opposer à la mesure qu'on veut faire adopter de force par ce Parlement. Je dis, avec sir George Reid, q'un peuple ne peut pas rétrograder en politique; vous ne pouvez pas revenir aux anciennes conditions, alors que le Commonwealth d'Australie et ce Dominion n'étaient que des colonies de la couronne. Nous avons progressé depuis lors; nous avons marché de l'avant, grâce aux libres institutions parlementaires qu'il a plu à feu Sa Majesté la reine Victoria d'accorder à ses sujets du Canada et d'Australie. On nous dit que la contribution actuelle est conforme au désir de l'amirauté, et ces honorables messieurs de la droite sont continuellement à nous retorquer que, l'amirauté ayant approuvé la loi en discussion, le devoir du Canada est de l'accepter humblement. Ce serait tout simplement méconnaître le tempérament du peuple britannique si nous acceptions aveuglément chaque désir qui pourrait être exprimé par Downing-Street. Ce n'est pas là exprimer des sentiments déloyaux. Nous savons tous que si Downing-Street traitait le Canada en 1913 comme il l'a traité en 1820, en 1837 et en 1841, grits et tories se lèveraient en masse et protesteraient d'un commun accord contre un semblable état de choses. Evidemment, l'amirauté ne peut que trouver bon que le gouvernement du Canada lui fasse un cadeau de 35 millions, mais nous savons tous qu'il y a cinquante ans la politique fiscale du Canada a été établie par des fonctionnaires du gouvernement britannnique de Downing-Street, et que le peuple des colonies était taxé et ne pouvait rien dire. Nous savons tous qu'il y a cent cinquante ou cent soixante ans le ministère des postes du Canada était administré par le ministre des postes à Londres. Ce ministre avait un agent en Amérique, et savez-vous bien qui c'était? Le premier adjoint n'était rien moins que Benjamen Franklin lui-même. La première ligne postale que nous ayons jamais eue au Canada était d'Albany à Halifax, en passant par Montréal et les Provinces maritimes.

Cet itinéraire fut arrêtée par Benjamin Franklin, qui fut le permier sous-ministre des postes des colonies de l'Amérique du Nord, avant la guerre de l'Indépendance. Cela pouvait aller dans le temps, mais nous avons évolué et progressé depuis lors; nous avons marché de l'avant, et je ne vois pas pourquoi on nous appellerait des sujets rebelles parce que nous voulons maintenir notre dignité comme Canadiens et comme sujets britanniques. Il n'est pas même jusqu'à M. Joseph Chamberlain qui, en 1903, alors qu'il consacrait toute son habilité et toute son énergie à faire triompher la cause de la réforme du tarif en Angleterre, eut l'audace ou tout au moins le courage de dire que si une préférence était accordée par la métropole au Canada il faudrait demander aux fabricants canadiens de ne pas faire de concurrence aux fabricants britanniques pour certaines marchandises, et que leur activité devait se borner à vendre à l'Angleterre la matière brute. On appela cela liste secrète, parce que M. Chamberlain commit la grande erreur de sa vie en s'exprimant de la sorte à Newcastle et en répétant la même chose le lendemain, je crois à Glasgow. Il alla même jusqu'à publier une liste d'articles qu'il espérait bien que le Canada n'essaierait pas de fabriquer, afin de pouvoir laisser à John Bull la meilleure part du gâteau. On l'a appelée la liste secrète, parce que M. Chamberlain, s'apercevant de son erreur, refusa de la publier dans le recueil de ses discours. Vous savez aussi bien que moi, monsieur le président, qu'il y a des gens en Angleterre et au Canada qui s'imaginent appartenir à une aristocratie, qui s'imaginent être supérieurs aux colons, et qui croient réellement que les colonies vont supporter de semblables absurdités. Quand, par hasard, on se met au travers de leurs projets ou qu'on fait obstacle à leurs propositions, ils s'empressent de rétorquer: Il n'y a rien là d'étonnant, ce sont des séparatistes, ce sont des rebelles, ce sont des étrangers, ainsi que l'a déjà câblé sir John Willkson au "Times" de Londres. Le vieux Samuel Johnson a énoncé une grande vérité quand il a dit que le patriotisme était le dernier refuge des scélérats. Je dis que celui qui m'appelle rebelle ou séparatiste, ou, ce qui est pis, étranger en ce pays, où j'ai huit ou neuf générations des miens qui dorment dans les cimetières de la province de Québec, est un scélérat. Le leader du Gouvernement doit sans doute redouter de revenir sur ses pas. Le premier citoyen du Canada, le porte-étendard du Canada dans l'empire britannique, le premier ministre de la première colonie de l'empire, peut certes hésiter à revenir en arrière. Il est censé être bien conseillé, et avoir autour de lui des puits de sagesse, et j'admets volontiers qu'en revenant en arrière, et pour n'envisager que le côté politique des choses, peut lui paraître un signe de faiblesse. Me permettra-t-il de lui donner un conseil? Le premier ministre a inauguré cette politique navale en disant que le Canada prendrait sa part du coût de la défense navale de l'empire, mais à une condition, c'est-à-dire qu'il prendrait aussi part à la politique étrangère de l'empire. C'était là la condition, et pour ainsi dire l'ultimatum, du très honorable ministre avant de quitter le Canada l'été passé pour faire route avec ses compagnons pour l'Angleterre.

Il a eu plusieurs conférences avec les ministres britanniques de Sa Majesté. Il savait qu'à la conférence de 1911 M. Asquith, l'un des hommes d'Etat les plus éminents et les plus distingués que l'Angle-

terre ait eus depuis Disraeli et Gladstone, avait déclaré explicitement, en réponse aux propositions faites par sir Joseph Ward, que la création d'un parlement impérial où les colonies auraient voix pour la décision des questions de politique étrangère, serait une mesure dangereuse; et que, dans tous les cas, le gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uuni ne pouvait pas partager avec les colonies la direction des affaires politiques de la Grande-Bretagne. Le très honorable ministre alla en Angleterre, où il eut de nouvelles conférences avec M. Asquith et avec M. Lewis Harcourt, le secrétaire des colonies. La réponse nous est arrivée. Et quand nous est-elle arrivée? Mon très honorable ami a déposé son projet de loi le 5 décembre dernier, et à cette occasion il a réitéré ce que j'ai pris pour la déclaration du cabinet d'Ottawa à celui de Londres que c'était là la condition de la part que nous prenions à la défense navale de l'empire. La réponse fut donnée par le très honorable Lewis Harcourt, secrétaire d'Etat aux colonies, et il répéta, monsieur l'Orateur, la déclaration très explicite qui avait déjà été faite par M. Asquith à la conférence de 1911. Ainsi donc, monsieur l'Orateur, le premier ministre peut fort bien revenir sur ses pas. Il peut dire à l'amirauté: J'ai offert cette politique au peuple du Canada; c'est moi-même qui l'ai conçue, parce que j'imaginais que le gouvernement de la Grande-Bretagne consentirait à partager avec le Canada la direction des affaires étrangères. Nous n'avons pas pu réussir à convaincre les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne; par conséquent, nous sommes libres d'en revenir à la politique que les deux partis en cette Chambre et au Canada avaient acceptée en 1909, c'est-à-dire l'établissement d'une marine canadienne, entretenue et équipée par le Canada, dont les équipages seraient canadiens, et qui, au besoin, pourrait être mise au service de la mère patrie, avec le consentement du Parlement canadien. Je comprendrais que mon très honorable ami pût refuser de revenir sur ses pas, en cette conjecture particulière, si l'urgence dont il faisait un tableau si lamentable le 5 décembre dernier existait. Mais qui parle d'urgence aujourd'hui, ou même y pense? Cessons donc de nous abuser nous-mêmes. Dans le moment actuel, le gouvernement britannique est en négociation avec les hommes d'Etat de l'empire allemand, et avant longtemps les journaux de l'empire acclameront la nouvelle d'une alliance tacite entre le gouvernement de Sa Majesté Britannique et le gouvernement de Sa Majesté impériale d'Allemagne.

M. BURNHAM: C'est plus que n'a fait votre bill.

M. LEMIEUX: Même s'il n'y avait pas une alliance formelle, nous savons que l'amitié n'est pas chose inconnue entre les peuples civilisés. Y eut-il jamais deux peuples qui se soient témoigné plus d'hostilité durant quatre ou cinq cents ans que les Français et Anglais? Ils se sont rencontrés sur plusieurs champs de bataille; ils ont scellé le sort de l'Amérique du Nord en 1759, et même il y a quelques années, lors de l'incident de Fashoda, chacun croyait que le cours naturel des événements allait amener la guerre entre la France et la Grande-Bretagne. Mais les bons sentiments des deux peuples et le sens commun des deux peuples, joints à la diplomatie du roi Edouard VII, amenèrent le règne de la paix et de l'entente cordiale, et j'en remercie la Providence. Il n'y a plus aujourd'hui d'hostilité de cette nature entre les peuples civilisés. Des nations à moitié barbares peuvent se battre dans les Balkans, mais le tribunal de La Haye est la grande institution des temps modernes, et nous n'entendrons jamais parler d'un conflit entre deux peuples aussi civilisés que ceux de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Nous savons, cependant, et le monde n'ignore pas, depuis les plus élevés jusqu'aux plus infimes, depuis les plus haut placés jusqu'aux plus bas, qu'il existe pour la honte de l'humanité une clique d'agents interlopes dont la fonction est de semer l'épouvante entre les nations. Nous savons qu'il y a de ces gens-là en France, en Angleterre et en Allemagne. L'autre jour, au reischtag, l'un des leaders du parti socialiste, Herr Leibnich, avec toutes les preuves en main, a dénoncé la conspiration Krupp, se résumant à ceci que, dans chaque chancellerie d'Europe, dans chaque parlement d'Europe, et dans un bon nombre des plus grands journaux de l'Europe, il y a des agents des constructeurs de blindage dont les seules fonctions consistent à soulever des difficultés et des embarras entre les nations du monde.

Est-ce qu'une somme d'argent, ou une gratification quelconque du Canada peut aider la mère patrie. Tout d'abord, cela n'est pas de nature à nous inspirer grand respect pour nous-mêmes, parce que ce n'est pas avec 35 millions que nous allons commencer à payer ce qu'on a estimé être notre dette de gratitude vis-à-vis la Grande-Bretagne. Le premier ministre a évalué à 400 millions de dollars ce que nous devrions à la Grande-Bretagne pour la défense navale dans le passé, de sorte que ce n'est pas ce 35 millions qui va commencer à acquitter notre dette. Mais cet argent peut-il aider la mère patrie en aucune manière? Laissez-moi, monsieur l'Orateur, vous citer quelques chiffres.

L'Angleterre, ainsi que chacun sait, est la plus riche nation du monde. Les derniers

placements faits à l'étranger par la Grande-Bretagne se sont élevés l'année dernière à $800,000,000, et le total des placements étrangers de la Grande-Bretagne s'élève actuellement à 18 milliards de dollars. L'augmentation annuelle de la richesse est de $1,200,000,000. Durant les derniers cinq ans, et déduction faite des dépenses exécutées pour l'armée et la marine, les pensions à la vieillesse et l'assurance des ouvriers dans le dénuement, la Grande-Bretagne a réussi à diminuer sa dette nationale de $270,000,000.

On me dit que cette contribution n'est demandée que pour sauvegarder notre propre respect. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas en prêtant des navires sans équipages que nous allons restaurer notre propre respect à l'égard de la mère patrie. Nous sommes opposés, je le répète à une contribution d'argent pour les raisons mêmes que ces honorables messieurs de la droite nous ont exposées en 1909, et parce que, ainsi que le disait l'honorable ministre du Commerce (M. Foster):

Cela a tout l'air de payer quelqu'un pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes.

Et parce que, ainsi qu'il le disait encore:

Au Canada même, il ne poussera pas de racines, il n'y aura aucun résidu de laissé, il n'y aura aucune préparation du sol ni aucun commencement de culture du produit.

Parce que, pour me servir encore des paroles du ministre du Commerce:

Cela désunit ce qui est réuni depuis les premiers jours de l'existence du monde, c'est-à-dire le commerce et la protection du commerce.

Et encore:

Parce que cette méthode ne tient aucun compte des nécessités, des aspirations et de l'avenir d'un grand peuple, comme le peuple canadien est destiné à le devenir.

Et encore:

Parce que, si humbles que soient nos commencements, ils nous faut quelque chose où le Canada puisse être sûr de retrouver une partie de son être même, de ses nerfs, de son sang, de son intelligence et de son orgueil national.

Si j'avais besoin d'arguments pour justifier ce soir la création d'une marine canadienne, je n'aurais qu'à répéter ce qui a été énoncé par mon honorable ami le ministre du Commerce. Je dis encore au premier ministre du Canada: Non seulement êtes-vous condamné par l'opinion publique, au Canada, mais en outre par les meilleurs amis que l'impérialisme ait jamais eus dans la Grande-Bretagne. Avez-vous lu la lettre publiée il n'y a pas longtemps dans le "London Post" par M. Jebb qui, comme chacun le sait, est l'un des apôtres les plus habiles de la fédération impériale dans la Grande-Bretagne. Ses ouvrages sur la question de fédération impériale sont à la bibliothèque.

J'ai pris plaisir et avantage à les lire et je dois dire qu'aucun publiciste n'a jamais défendu avec autant de logique la cause de la fédération impériale. Que pense M. Jebb des propositions du Gouvernement du jour? Bien que plusieurs de ces honorables messieurs de la droite puissent penser que je m'étends trop au long sur ce sujet, j'espère bien qu'on ne considérera pas que je mets obstacle au vote de la loi. J'exprime honnêtement ma façon de penser, et, ce faisant, je suis persuadé que j'agis au mieux des intérêts de l'empire auquel je suis fier d'appartenir. M. Jebb, dans le "London Post" du 22 mars, après que le memorandum Churchill eût été rendu public, a condamné l'intervention de M. Churchill dans la politique canadienne, et cela dans les termes suivants. Je prie ces honorables messieurs de la droite de bien prêter l'oreille à ces importantes paroles de M. Jebb:

Il n'est plus de mode, du moins en Angleterre, d'applaudir la doctrine de "nouveaux centres de force navale" que lord Milner a énoncée au Canada il y a quelques années aux applaudissements de la population. Mais quelques-uns d'entre nous croient toujours que les tendances permanentes de l'évolution des Dominions sont absolument contraires à tout système de contributions d'argent, avec un corollaire politique—la fédération impériale. Le second plan de défense navale comporte la création de flottes coloniales, organisées pour combinaisons en temps de guerre sous un même contrôle, avec une conférence impériale plus pleinement développé, fournissant les moyens d'une consultation permanente. La Grande-Bretagne répondait de la sécurité navale dans les eaux européennes, et les Dominions seraient chargés de voir aux routes du Pacifique et autres. Cela entraînerait sans doute l'abandon du libre-échange et un plus grand développement de préférence impériale, de telle sorte que les intérêts externes de tous les états coassociés pussent automatiquement converger, sous la contrainte d'un gouvernement central. Mais on nous dira peut-être: "Les Dominions doivent-ils être libres d'accepter le pacte ou de s'en libérer à volonté"? Je réponds: Demandez-leur de signer, et ils ne le feront pas. Ne le leur demandez pas, et ils considéreront ce pacte comme sacré". Ce n'est pas là faire acte de perversité, mais tout simplement laisser l'exercice de la liberté la plus intelligente que le monde a jamais eue.

Ce sont là les paroles d'un des impérialistes les plus éminents que la Grande-Bretagne compte aujourd'hui. Mais je désire, monsieur l'Orateur, terminer. Ce que le Gouvernement nous propose aujourd'hui est, suivant moi, inconstitutionnel. La défense de notre territoire et de nos côtes a été confiée au Canada, et nous n'avons pas le droit d'envoyer de l'argent de l'autre côté de l'océan même pour venir en aide à l'amirauté britannique, à supposer que

semblable besoin se fasse sentir. Par conséquent, il faudrait commencer par reviser la Constitution. Mais, pouvez-vous procéder à cela avant d'en avoir obtenu au préalable le mandat du peuple. Est-ce que ce n'est pas là la saine tradition britannique? J'en appelle à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, lui, l'un des descendants des anciens loyalistes de l'empire uni. N'est-ce pas la vraie tradition britannique que, quand une nouvelle question se présente qui intéresse vitalement le pays tout entier, un nouveau mandat doit être obtenu du peuple par le gouvernement du jour? C'est là, dans tous les cas, des hommes d'Etat britannique. Que penseriez-vous d'un gouvernement de la Grande-Bretagne qui réformerait, par exemple, la chambre des lords, qui adopterait un bill de Home Rule, ou même qui se contenterait de modifier la politique commerciale de la Grande-Bretagne, sans aller consulter le peuple? Un bien, monsieur l'Orateur, et connaissant l'histoire d'Angleterre comme je crois la connaitre, je n'hésite nullement à déclarer que si des hommes d'Etat essayaient de réformer la chambre des lords, ou de changer la politique commerciale, ou d'adopter un bill de Home Rule, sans obtenir un mandat du peuple, il y aurait une révolution. Le très honorable premier ministre peut revenir sur ces pas, ou bien s'il persiste dans sa même politique il peut aller demander pour cela un mandat au corps électoral. Il est le leader du grand parti conservateur, et je rends hommage à ses talents.

Une VOIX: Voilà des paroles dangereuses.

M. LEMIEUX: Le mot "hommage" peut être dangereux pour un libéral, mais vis-à-vis d'un parti d'aristocrates ce mot est toujours applicable. Je rends hommage à l'habileté du très honorable premier ministre. Il commande à une grande majorité en cette Chambre, et à en juger par les applaudissements qui l'ont acclamé—au moins durant la première partie de la session—on serait porté à croire qu'il a l'appui enthousiaste de ses partisans.

Les honorables membres de la droite prétendent que leur programme est approuvé par la majorité des électeurs du Canada. S'il en est ainsi, que craignent-ils? Le très honorable premier ministre est l'un des successeurs de Cartier, de Macdonald, de Tupper. Qu'il se demande si Cartier, Macdonald ou Tupper aurait insisté pour faire adopter par le Parlement une mesure de cette importance sans en appeler au peuple. Je me demande ce que sa conscience lui répondrait. Le plus grand des chefs modernes du parti conservateur, Disraeli, avait pour devise "Forti nihil difficile"—aux forts, rien n'est difficile. Le très honorable premier ministre ne serait pas le chef d'un grand parti s'il n'était un homme fort, et je lui conseille d'adopter la devise de Disraeli: "Forti nihil difficile". S'il l'adopte, je n'ai aucun doute que le peuple du Canada dira au très honorable premier ministre que s'il veut diriger le pays, et non seulement un parti, il lui faut revenir au sûr programme canadien qu'il a accepté et pour lequel il a voté en 1909. Mais je suis certain que le peuple dirait: Ramenons au pouvoir le vieux chef, le vieil homme d'Etat qui nous a donné le programme adopté en 1909, programme qui, sans l'indigne alliance, aurait triomphé aux dernières élections générales.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je n'occuperai que pendant quelques instants l'attention du comité et je vais borner mes remarques à la critique qui a été faite par mon honorable ami de Rouville, par l'honorable député de Pictou et autres, au sujet du rapport du capitaine Roper, rapport dont j'ai lu des extraits en cette Chambre le 12 décembre 1912. Ce rapport était daté du 20 septembre 1911, et les extraits que j'en ai lus en cette occasion étaient comme suit:

> Comme on le sait très bien, un service naval est composé d'un grand nombre d'item qui s'emboîtent les uns sur les autres et forment un tout. En conséquence, si l'on ne s'occupe pas simultanément de tous ces item toute la structure devient instable et doit finalement s'effondrer.
>
> C'est ce qui arrive actuellement en ce qui concerne le service naval du Canada.
>
> Un programme ayant été préparé, il a été adopté par le gouvernement canadien et l'on a entrepris de le mettre à exécution au commencement de l'année 1910. Depuis lors on ne l'a appliqué que par morceaux et, pour une cause ou pour une autre, des item ont été retardés à maintes reprises jusqu'à ce qu'enfin on en soit arrivé à un point qui frise la stagnation et il en résulte toutes les particularités regrettables telles que l'incertitude, les retards et les dépenses inutiles.
>
> Les seuls navires appartenant actuellement au service naval du Canada sont les deux croiseurs "Niobé" et "Rainbow", bien que le Parlement ait autorisé quatre croiseurs et six contre-torpilleurs.
>
> Dès le mois d'août 1909, on a annoncé que ces navires seraient construits à l'entreprise et que l'on demanderait bientôt des soumissions. Nous sommes maintenant à la dernière moitié de 1911 et l'entreprise n'a pas encore été adjugée.
>
> Les conditions sont que le premier croiseur doit être livré dans trois ans à partir de la date de la signature du contrat, tandis que les quatre doivent être achevés dans six ans à partir de cette date.
>
> Si l'on consulte les rapports de l'amirauté, l'on constate que le croiseur du type Weymouth, qui est semblable au type qui doit être construit par le Canada, a été lancé en 1910 et est maintenat prêt pour le service. En supposant que l'entreprise soit adjugée sans délai, le premier croiseur construit pour le Canada ne saurait être livré avant la fin de l'année 1914; en d'autres termes le type de ces navires sera vieux de quatre ans avant que le premier soit

construit, et de sept ans, et presque suranné, lorsque le dernier sera construit.

M. GERMAN: A qui ce rapport a-t-il été fait? A la demande de qui le capitaine Roper a-t-il fait ce rapport? Comme employé du département, il ne fait pas ce rapport spontanément. Qui a demandé ce rapport?

M. HAZEN: C'est là précisément le point soulevé par mon honorable ami de Rouville, et si l'honorable député (M. German) avait eu un peu de patience pour un instant, il aurait entendu ce que j'ai à dire à ce sujet. Mon honorable ami de Rouville, comprenant jusqu'à quel point est sérieux ce reproche en ce qui concerne le retard apporté à la mise à exécution du programme de l'ancien Gouvernement, a déclaré hier soir en cette Chambre que ce rapport avait été fabriqué, et l'honorable député a répété le mot cet après-midi. Le mot fabriqué signifie quelque chose qui a été arrangé, qu'il y a eu complot, et le mot fabriqué employé au sujet de ce rapport, sans aucune explication, semble dire que, d'une manière ou d'une autre, ce rapport a été imaginé dans le but de prévenir la population du pays contre l'ancien Gouvernement, et, probablement, d'exercer une influence sur le débat actuel. Mon honorable ami (M. Lemieux) a franchement déclaré ce soir, et j'accepte sa déclaration dans le même sens qu'elle a été faite, qu'il n'a pas voulu dire que moi, en ma qualité de ministre des Affaires navales, j'ai pris part à la confection de ce rapport. Cependant, il a allégué que c'était un rapport fabriqué et le mot fabriqué implique l'idée que quelque chose a été inventé ou truqué; qu'il y a eu complot ou conspiration; que le rapport n'était pas fait de bonne foi; qu'il n'a pas été fait dans un but sincère ou convenable, mais qu'il a été fait dans un but inavouable. Quels sont les faits?

Si nous tenons compte du fait que le capitaine Roper est un officier qui occupe une situation dans la marine, qui porte l'uniforme de Sa Majesté, qui a, comme officier de marine, des états de service dont il a le droit d'être fier, il n'est que juste, équitable et convenable que les faits relatifs à ce rapport soient clairement exposés devant la Chambre et le pays. Mon honorable ami de Rouville avait déjà parlé une fois auparavant de ce rapport.

En premier lieu, je ferai remarquer que le capitaine Roper n'a pas été amené d'Angleterre pour prendre charge des affaires navales du Canada. Divers officiers de marine, y compris le capitaine Roper, ont été prêtés par l'amirauté pour aider à l'organisation de la marine canadienne sous les ordres de l'amiral Kingsmill.

En second lieu, le député de Rouville déclare que le capitaine Roper et l'amiral Kingsmill ont donné leur entière approbation au programme de l'ancien Gouvernement; ils n'ont pas été consultés au sujet de du programme du Gouvernement; le programme a été formulé par le Gouvernement, après qu'ils eurent fait tous leurs efforts pour faire le travail d'organisation nécessaire. De plus, ce n'est pas d'après les conseils de l'amiral Kingsmill et du capitaine Roper que les soumissions ont été demandées, et ils n'ont pas préparé les avis relatifs aux soumissions, comme on l'a déclaré à mainte reprises en cette Chambre, sans que cette déclaration fût appuyée sur quoi que ce soit, et contrairement aux faits. La préparation des soumissions exige des connaissances techniques qu'ils ne possèdent pas en fait de construction.

Je désire consigner aux débats de la Chambre une note indiquant ce que le capitaine Roper a eu à faire avec le rapport dont j'ai parlé. Mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), ou mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald)—j'oublie lequel—a déclaré que ce rapport était daté du 21 septembre. Lorsque j'ai attiré l'attention sur le fait qu'il se trompait et que le rapport était daté du 20 septembre, on m'a répondu qu'il était étrange que ce rapport fût daté de la veille de l'élection, et qu'on ne pouvait comprendre que cette date fût exacte. Je veux consigner aux Débats une note indiquant exactement les faits tels qu'ils se sont produits. J'ai pris tous les moyens possibles pour vérifier cette déclaration. Je la crois exacte sous tous les rapports. Elle est comme suit:

Le capitaine Roper a été prêté au Canada par l'Amirauté dans le but d'aider à l'organisation du service naval. Il s'est mis à l'œuvre de tout cœur et a fait de son mieux pour assurer le succès. Durant la première moitié de l'année 1911, cependant, il est devenu très mécontent des conditions dans lesquelles il travaillait. L'une après l'autre ses recommandations étaient mises au rancart, ses conseils étaient mis en oubli et ses recommandations étaient mises de côté, jusqu'à ce qu'enfin la situation devint impossible.

Après avoir avec soin passé en revue toute l'affaire, il décida de rédiger un rapport exposant toute la situation pour les raisons suivantes:

1. Il n'y avait alors aucun document donnant un relevé collectif de ce qui avait été recommandé ont jugé nécessaire pour mettre à exécution le plan alors adopté; il n'y avait là rien pour démontrer qu'il eut recommandé quoi que ce soit. Il considérait qu'un pareil document aurait dû être produit pour les raisons suivantes:

(a) Si le parti libéral revenait au pouvoir après l'élection imminente, il reviendrait avec plus de force et pourrait activer la solution de la question navale; dans ce cas, un relevé collectif de cette nature deviendrait nécessaire.

(b) Si le parti conservateur arrivait au pouvoir, les nouveaux gouvernants voudraient

savoir où en était, ce qui n'était pas nécessaire, et il y aurait quelque chose à leur soumettre.

2. Si le parti libéral revenait au pourvoir, l'intention du capitaine Roper était que le rapport pût motiver a démission au cas où les gouvernants eussent persisté à refuser d'agir en la matière.

Le rapport a été commencé de bonne heure en août. Il a fallu un peu de temps pour l'écrire. Il a été achevé immédiatement avant l'élection, et il a eu bien soin d'écrire la lettre explicative et de remettre le document avant les élections, expressément dans le but de s'arranger de façon à ce que, quel que fût le résultat de l'élection, on ne pourrait pas dire qu'elle eut sur lui la moindre influence. Nul ne lui a demandé d'écrire le rapport et il a entrepris de l'écrire parce que, à son avis, c'était là une ligne de conduite convenable et nécessaire.

On verra que les calomnies lancées contre l'honneur et l'intégrité de cet officier sont tout-à-fait dénuées de fondement. Le rapport n'a pas été écrit par ordre, mais de son propre mouvement, et conformément à ce qu'il croyait être son devoir.

M. CARVELL: Qui est l'auteur de la note que le ministre vient de lire?

M. HAZEN: Cette note a été rédigée—je le dis franchement à la Chambre—d'après des renseignements qui m'ont été fournis par le capitaine Roper, et par d'autres employés du département des Affaires navales. Ce sont les meilleurs renseignements qui puissent être obtenus.

Quelque temps avant l'élection, ce rapport, ainsi que la lettre explicative ont été remis à l'amiral Kingsmill en sa qualité de chef du personnel. L'amiral Kingsmill a refusé de le transmettre alors au département pour le motif que le capitaine Roper n'avait pas été autorisé à présenter un rapport de ce genre. Le capitaine Roper a fait le rapport et l'a transmis avant l'élection, et son rapport est digne d'attention. Je ne le produis pas dans ce but, mais je crois qu'en vue des attaques qui ont été dirigées contre lui et des calomnies qui ont été lancées contre sa réputation, il n'est que juste et convenable qu'un mémoire de ce genre, que je crois être exact sous tous rapports, soit consigné aux Débats et que l'on ne répète pas partout dans le pays que le document n'a pas été fait en toute sincérité, mais tout simplement pour influencer le débat sur la question qui nous est actuellement soumise.

M. LEMIEUX: Je suis heureux que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ait fait la déclaration qu'il vient de faire, car en lisant son discours de l'année dernière, lors du débat préliminaire au sujet de la marine, qui a eu lieu à la première session de cette législature, et en lisant son discours du 12 décembre dernier, on serait porté à croire que le capitaine Roper, étant un employé du département des Affaires navales, avait écrit ce rapport à la demande du ministre.

M. HAZEN: Je ne veux pas que mon honorable ami s'écarte des faits. Dans le discours que j'ai fait à la session qui a précédée celle-ci, je n'ai pas parlé du tout du capitaine Roper. J'ai tout simplement parlé du rapport de l'amiral Kingsmill. La première fois que j'ai parlé du capitaine Roper, c'est dans le discours sur la question navale que j'ai prononcé après le discours de mon très honorable ami le chef de l'opposition, le 12 de décembre.

M. LEMIEUX: J'accepte la déclaration de mon honorable ami, mais j'ai la vive impression que l'an dernier, lorsqu'on a discuté en comité les affaires relatives à son ministère, la question du rapport du capitaine Roper a été abordée. Dans tous les cas l'impression qui reste du discours prononcé par mon honorable ami en décembre 1912 est, dans mon humble opinion, que le rapport avait été écrit sur ma demande lorsque j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. HAZEN: Je n'ai pas dit un seul mot pour justifier cela.

M. LEMIEUX: Il n'était pas nécessaire de le dire en propres termes; cette impression ressortait de la tenure générale du discours. Mon honorable ami a justifié ce que j'ai dit il y a un instant, d'abord qu'en ma qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, je n'ai jamais demandé au capitaine Roper de faire un rapport, en second lieu que le capitaine Roper a introduit ce rapport en dépit de son chef, l'amiral Kingsmill, dans le ministère de la Marine et des Pêcheries, et troisièmement, vu que mon honorable ami semble être en veine de confidence, je dois dire que je tiens de mon prédécesseur au ministère de la Marine et des Pêcheries que le capitaine Roper, qui a été diffamé par le collègue de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, le député de Jacques-Cartier (M. Monk), parce qu'il avait préconisé cette même marine canadienne qu'il condamne aujourd'hui dans son rapport, était très désireux d'obtenir du ministère de la Marine et des Pêcheries une légère augmentation de ses appointements. (Protestations à droite).

Une VOIX: Vous insultez un absent.

M. LEMIEUX: Je ne me servirai pas des armes dont se sert le capitaine Roper qui a introduit ce document dans le ministère en l'absence de son chef, mais si la conduite du capitaine Roper est signalée à l'amirauté britannique, ou je ne connais

pas les fonctionaires anglais ou ils ne le garderont pas en fonction.

M. OLIVER: Avant d'en finir avec cette affaire, l'honorable ministre voudra-t-il dire au comité comment ce document est venu en sa possession?

M. HAZEN: Quel document?

M. OLIVER: Le rapport du capitaine Roper.

M. HAZEN: Mon attention a été attirée là-dessus, lors de mon entrée en fonction, par les fonctionnaires du ministère, ainsi que sur une note écrite par l'amiral Kingsmill, que j'ai lue à la Chambre et qui est analogue au rapport du capitaine Roper.

M. OLIVER: Mon honorable ami a déclaré que l'amiral Kingsmill avait refusé d'accepter ce document du capitaine Roper. S'il en est ainsi, je lui demande comment ce rapport du capitaine Roper est devenu partie des archives du département des Affaires navales, et comment il est parvenu entre ses mains?

M. HAZEN: Ce que j'ai dit, c'est que l'amiral Kingsmill a refusé d'expédier le rapport. Il est venu entre mes mains parce qu'il m'a été remis par un fonctionnaire du ministère.

M. OLIVER: Le ministre voudra-t-il nous faire savoir si ce document lui est parvenu par la voie officielle ordinaire ou s'il est entre les mains du Gouvernement à la suite d'une machination, ce qui est d'une des armes politiques du Gouvernement actuel?

M. HAZEN: L'honorable député d'Edmonton ne devrait pas se monter ainsi. J'ignore où il a pu prendre l'expression dont il vient de se servir, et je ne vois aucune raison pour motiver sa surexcitation, sauf peut-être que les honorables membres de l'opposition voyant que les faits en cette affaire sont tels que le sol se dérobe sous leurs pieds, ils en sont tellement déçus qu'il se laissent emporter à ajouter de nouvelles injures à celles qu'ils ont déjà lancées contre cet officier qui a occupé et occupe encore une position distinguée dans la marine. L'honorable député s'efforce tout simplement de détourner l'attention de la note que j'ai lue à la Chambre.

M. OLIVER: Alors, permettez-moi de dire que mon honorable ami a jugé à propos de déposer devant cette Chambre et le pays, comme étant officiel, un document qui n'est pas officiel.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami semble ignorer le fait que le capitaine Roper a été accusé publiquement dans le Parlement du Canada par son chef actuel, le premier ministre, par son voisin de banquette, le ministre de la Milice, et par

M. LEMIEUX.

son ancien collègue, l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) pour avoir pris l'attitude que le parti libéral prend aujourd'hui. Le capitaine Roper peut servir les deux partis; c'est réellement un assez mauvais client.

M. HUGHES (ministre de la Milice): L'honorable député ayant mentionné mon nom à ce sujet, qu'il me soit permis de lui dire que s'il lit les Débats il verra que j'ai défendu le capitaine Roper. J'ai déclaré à la Chambre qu'il agissait d'après les ordres du ministre de la Marine et des Pêcheries; qu'il avait produit un document qui avait été écrit par le sous-ministre et lu au ministre et que le ministre avait ordonné au sous-ministre de le mettre entre les mains du capitaine Roper pour être lu au banquet.

M. LEMIEUX: Je renvoie mon honorable ami à son discours dans les Débats que j'ai lu ce soir et qui contient une déclaration tout-à-fait différente.

M. HUGHES: En la même occasion, j'ai démontré que le capitaine Roper n'oserait pas, à moins d'y être autorisé par son ministre ou son sous-ministre, prononcer un pareil discours en public devant un auditoire canadien.

M. GRAHAM: C'est ce qu'il a fait.

M. McCRANEY: Je propose le renvoi de la suite de la discussion.

M. CURRIE: Je demande l'application du règlement. Pareille motion ne saurait être faite en comité. La motion qu'il convient de faire à ce sujet, c'est que le président quitte le fauteuil, ou que la suite de la discussion sur cet article soit ajournée.

M. GRAHAM: C'est la motion.

M. le PRESIDENT: Il n'y a qu'une seule motion qui puisse être faite et c'est que le comité lève sa séance.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je désire faire une ou deux remarques au sujet de l'amendement que l'honorable député de Welland M. German) a proposé à cet article, et au sujet de certaines remarques qu'il a faites en présentant cet amendement au comité.

Mon honorable ami semble croire que les principes du gouvernement constitutionnel sont en quelque sorte violés par ce bill, et que l'on fait à ce sujet quelque chose de merveilleusement inusité. Il a remonté jusqu'en 1837, mais il n'a pas pénétré dans le passé aussi loin que certains honorables membres de l'opposition, dont quelques-uns ont remonté, je crois, jusqu'au temps d'Oliver Cromwell, et l'un d'eux, au moins, jusqu'à la Grande Charte. En s'efforçant beaucoup de se contenir, mon honorable ami s'est contenté de remonter jusqu'à

1837. Je voudrais lui donner l'assurance qu'il n'y a pas la moindre violation des principes du gouvernement constitutionnel. Il a semblé très décontenancé parce que cet argent est placé sous le contrôle du Gouverneur en conseil. Je voudrais lui démontrer que d'année en année, depuis la confédération, nous avons placé de très fortes sommes sous le contrôle, non pas du Gouverneur en conseil, mais de ministres individuels, et en tant qu'il s'agit de la dépense des fonds publics, le présent bill offre des garanties plus fortes que dans le cas ordinaire où une très forte somme d'argent, $25,000,000 ou $30,000,000, ou même $40,000,000, sont placés à la disposition d'un simple ministre de la couronne pour des fins administratives. Dans le cas actuel, la dépense d'argent n'est pas confiée à un seul ministre, mais elle est placée sous le contrôle du Gouverneur en conseil, sujette à toutes les sauvegardes incidentes à la dépense de toute somme d'argent inscrite au budget et placée sous le contrôle d'un ministre de la couronne. Mon honorable ami se plaint du fait que le bill n'est pas restreint à un seul exercice financier, mais que l'argent fourni en vertu de ce bill pourrait être dépensé non seulement dans le cours du présent exercice financier mais au cours des exercices subséquents.

Cela ne modifie en aucune manière le contrôle exercé en vertu de la loi relative à l'apuration des comptes ni la sauvegarde constitutionnelle et générale de la loi du pays relativement à la dépense de l'argent.

De fait, lorsqu'une proposition analogue a été soumise au Parlement, au cours de la session actuelle, par le ministre de l'Agriculture, les membres de l'opposition n'ont pas jugé à propos de demander le vote sur cette question mais ont permis au bill d'être adopté par le vote unanime de la Chambre. Il n'y a pas, en principe, de distinction entre l'un et l'autre cas. En tant qu'il s'agit de ce bill, nous nous proposons d'observer toute les sauvegardes constitutionnelles, et je veux dire, afin de rassurer mon honorable ami, que nous nous proposons d'ajouter à ce bill un article décrétant qu'un état détaillé des sommes dépensées en vertu de cette loi dans le cours du dernier exercice précédent sera placé devant la Chambre des Communes du Canada durant les premiers quinze jours de chaque session du parlement jusqu'à ce que toute la somme ait été dépensée.

Cela n'est pas dans le bill à l'heure qu'il est, et je ne sache pas que nos adversaires y aient fait allusion; mais on pense convenable de l'y insérer afin de pouvoir présenter chaque année à la Chambre un état de tout l'argent dépensé, comme on en présente un chaque année en vertu des bills comportant allocation de crédits. Je pense avoir bien fait saisir à mon très honorable ami, par ces paroles, que ce bill ne réduit pas et n'est pas destiné à réduire les garanties qui accompagnent d'ordinaire la dépense de deniers publics. De fait, cet argent doit être dépensé sous le contrôle non pas d'un ministre, mais de l'exécutif, et cela ne constitue pas, suivant moi, une innovation. Si toutefois, c'en était une, elle augmenterait plutôt qu'elle ne diminuerait les garanties en question.

M. GERMAN: Le premier ministre commence par dire que les deniers publics sont parfaitement sauvegardés par les termes du projet déposé, et il termine en disant que le Gouvernement commence maintenant à les sauvegarder en ajoutant un article au bill. Je ne comprends pas que si les deniers publics sont déjà sauvegardés il faille ajouter cet article pourvoyant à ce qu'il soit présenté au Parlement des états détaillés des dépenses faites tous les ans, après que l'argent sera disparu. Je l'assure, l'argent n'est sauvegardé ni par le bill ni par l'amendement qu'on veut y ajouter. Ce n'est pas le Parlement, c'est l'exécutif qui aura le contrôle des dépenses. Une fois que le Parlement aura voté ces deniers et aura mis entre les mains de l'exécutif $35,000,000, sa mission sera terminée. Nous pourrons, plus tard, critiquer le Gouvernement au sujet de ses dépenses, mais dès ce moment, le Parlement perd le contrôle des dépenses. Cela est contraire au système de gouvernement qui règne au Canada depuis 1837.

Pourquoi, dit mon honorable ami, remonter jusqu'à l'histoire d'Angleterre?

Il sait, pourtant, comme tout le monde quelque peu au fait de l'histoire du Haut et du Bas-Canada, que le soulèvement de ces provinces eut précisément pour cause la question des deniers publics par l'exécutif, au mépris des représentants du peuple, qui y avaient droit. C'est à l'exécutif que le Gouvernement veut aujourd'hui accorder cette gestion. Quel est l'article du bill?

La dite somme sera employée et appliquée sous la direction de l'exécutif, à la construction et à l'équipement, etc...

Et la proposition d'amendement que j'ai présentée au comité comporte que:

La dite somme sera employée et appliquée sous la direction du Parlement.

J'ai déjà cité le cas de la dépense de deniers publics pour la construction du nouveau canal Welland. C'est le Parlement qui a la direction de cette dépense. Ne donnons-nous pas chaque année aux différents ministres des sommes considérables à dépenser? Certainement. Mais ils en sont comptables au Parlement. Nous leur votons ces deniers, mais nous leur en demandons compte ici et au comité des comptes publics. Il faut donc qu'ils soient aussi prudents que s'il s'agissait de leurs propres deniers. Je suis heureux de pouvoir dire que d'ordinaire nos ministres, à l'exception de certains cas de faiblesse humaine qu'on a peut-être jugés trop sévèrement,

après tout, ont toujours surveillé d'assez près les dépenses de leurs ministères. Mais jamais le Parlement n'a voté à l'exécutif aucune forte somme destinée à être dépensée durant une certaine période de temps, sans l'obliger de lui rendre compte à lui, ainsi qu'au comité des comptes publics.

C'est ce dont il est ici question et c'est pour cela que j'ai déposé cet amendement.

J'ai l'intention d'en faire autant par rapport aux autres articles du bill, afin de mieux faire comprendre que la gauche ne s'oppose ni à l'idée de construire des navires de guerre, ni à l'idée d'aider à la marine anglaise ou à la défense navale de l'empire, mais bel et bien à celle de passer nos deniers à l'exécutif pour qu'il les dépense à son fin goût, sous forme de contribution ou autrement; mais que nous pensons que ces navires, une fois construits, devraient être placés sous le contrôle direct du Parlement. Voilà ce que nous soutenons, ce que nous avons soutenu dès le commencement de ce débat, et ce que nous soutiendrons tant que ce bill sera entre nos mains.

M. BORDEN: Si mon honorable ami est d'avis que le système permettant de voter $25,000,000 ou $30,000,000 à un ministre qui en aura le contrôle exclusif et les dépensera sans avoir besoin de consulter aucun de ses collègues offre plus de garantie que celui qui place ces deniers sous la direction de l'exécutif, je le laisserai jouir en paix de cette pensée, car je crains de ne pouvoir le convaincre du contraire. Il nous cite la loi du service naval de 1910 comme loi idéale pour la protection de l'intérêt public.

Voyons-en l'article 7. L'honorable député a l'air de croire que cet article est ainsi conçu:

Le Parlement est chargé de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine.

Je vais probablement déplaire à mon honorable ami en lui apprenant qu'il a voté en faveur d'un article pas du tout conçu en ces termes-là, mais qui se lit tout simplement ainsi:

Le ministre est chargé de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine.

A en croire mon honorable ami, il y a là une garantie parfaite pour l'intérêt public; mais si l'article avait arrêté que l'exécutif est chargé de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, de munition de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine, il faudrait conclure que l'intérêt public n'est pas du tout protégé; ce qui revient à dire que, pour assurer la protection de l'intérêt public, il faut abandonner le contrôle des dépenses à un ministre. Cet argument, je ne l'accepte pas, et mon honorable ami n'y attachera, lui non plus, aucun prix quand il aura réfléchi davantage. Dans le cas actuel, l'exécutif, c'est-à-dire le Gouvernement, est chargé d'un plus grand contrôle sur cette dépense qu'il ne l'est, par exemple par rapport aux $25,000,000 ou $35,000,000 que l'on a votés chaque année, jusqu'à présent en faveur du Transcontinental.

Cependant, jamais, dans ce dernier cas, mon honorable ami n'a découvert les graves dangers auxquels l'intérêt public se trouvait exposée. Vraiment, la gauche doit se convaincre tous les jours de l'excellence de ce bill, et elle a bien raison, car jamais depuis la confédération il ne s'est présenté un seul cas où la proection de l'intérêt public ait été mieux assurée que dans celui-ci.

M. GUTHRIE: Si le premier ministre a parlé sérieusement, il faut en conclure que le bon moyen d'assurer la protection de l'intérêt public quand il s'agit d'une dépense, c'est de voir à ce que cette dépense se fasse sous l'autorité de l'exécutif. Alors, pourquoi ne pas adopter ce mode au lieu de celui qui a été adopté dans ce Parlement et qui règne au parlement britannique, de temps immémorial?

M. BORDEN: Quel est ce mode?

M. GUTHRIE: Celui qui consiste à faire voter par le Parlement la somme nécessaire chaque année.

M. BORDEN: Mon honorable ami veut-il dire que le contrôle d'une forte somme d'argent par un ministre comporterait plus de garantie que si ce contrôle était adjugé à l'exécutif?

M. GUTHRIE: Oui, si c'était le cas ici, mais ce n'est pas le cas. On nous demande de placer sous le contrôle de l'exécutif en apparence, et sous le contrôle du Gouvernement en réalité, une somme de $35,000,000 qui doit être dépensée en plus d'une année, et cette Chambre n'a pas une estimation, pas un chiffre, ni un seul renseignement sur ce qui doit faire l'objet de son vote. Tout ce qu'on lui dit, c'est que le Gouvernement dépensera ces deniers et fournira un état détaillé de ses dépenses après qu'il les aura faites. D'après le mode ordinaire on nous dirait chaque année pourquoi l'argent est requis et on le prouverait par un état estimatif que le Parlement pourrait accepter ou rejeter. Alors, il y aurait garantie. Puis, nous placerions ces deniers, chaque année, sous le contrôle d'un minis-

tre responsable, qui répondrait de ses dépenses et de ses erreurs s'il y en avait. Enfin, en pareil cas, si le ministre ne dépensait pas l'argent, il ne le détiendrait pas longtemps, car il serait obligé de le faire voter de nouveau l'année suivante.

C'est une excellente garantie. Mais il faut distinguer en principe, et si l'argumentation de mon très honorable ami veut dire quelque chose, c'est que l'argent qui est dépensé en ce pays peut l'être plus judicieusement par le Gouverneur en conseil et non par les ministres responsables. Cela nous reporte à soixante-dix ans en arrière dans l'histoire du Canada. Je ne puis croire que mon très honorable ami était sérieux lorsqu'il a prétendu cela ou qu'il l'a fait après mûre considération, parce que si cette prétention était juste en principe il proposerait de l'adopter pour le cas de toutes les dépenses de cette Chambre. Nous pourrions tout aussi bien adopter les crédits pour la dépense des cinq années à venir du Transcontinental ou du pont de Québec et laisser au Gouverneur en conseil le soin de contrôler la dépense et soumettre au Parlement un état détaillé après que l'argent serait dépensé. Cela serait-il juste? Je dis non. Personne ne prétendra cela un seul instant. La distinction saute aux yeux et consiste surtout dans le fait que nous savons d'année en année pour quelle fin l'argent à dépenser le sera. Le Gouvernement dit: Nous proposons de faire ceci ou cela ou autre chose; le Parlement l'étudie et consent. C'est là la première sauvegarde et la suivante est que l'année suivante les comptes publics disent de quelle façon l'argent a été dépensé. S'il a été mal employé on peut le savoir par le moyen du comité des comptes publics et le Gouvernement est responsable devant le Parlement. Il n'en est pas ainsi quand la dépense est dirigée par le Gouverneur en conseil. Je crois que l'amendement proposé par l'honorable député de Welland (M. German) est, dans les circonstances, tellementjustifié que le premier ministre ferait bien de le considérer et le reconsidérer avant de le mettre de côté en disant simplement que le contrôle de ce genre sur les dépenses publiques est la plus grande garantie que le pays puisse avoir. Je veux connaître et les membres du Parlement veulent connaître les détails avant que les fonds soient dépensés et non pas après.

M. BORDEN: Je désire corriger mon honorable ami. Ce que j'ai dit, c'est qu'il a été donné relativement au coût de ces navires, plus de renseignements que je n'en ai jamais entendu donner concernant toutes les dépenses du chemin de fer Transcontinental.

M. GUTHRIE: Quelle est la dépense initiale pour cette année? Le Parlement a-t-il eu un iota de renseignements à ce sujet? Comment se propose-t-il de dépenser cet argent?

M. BORDEN: Cela dépend beaucoup de la date de l'adoption du bill. Si le bill avait été adopté quand il aurait dû l'être, si les honorables messieurs avaient eu conscience de leur devoir, nous aurions probablement été en état de dépenser $10,000,000 cette année, autant que je puis en juger. Mais à présent, il est possible que nous dépensions beaucoup moins.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, pourquoi ne pas demander un crédit de $10,000,000 et si les $10,000,000 ne sont pas complètement dépensés, ce qui resterait tomberait dans le trésor et il faudrait le voter de nouveau. Pourquoi nous départir aujourd'hui de la coutume ordinairement suivie? Pourquoi traiter cette question d'une façon différente de celle adoptée pour les crédits du Transcontinental ou pour les crédits que le ministre des Travaux publics demande et qui s'élèvent à $15,000,000 ou $20,000,000. Pourquoi ne pas faire exactement ce qui se fait en Angleterre au sujet des crédits de la marine ou de l'armée, où on demande un montant que l'on accompagne d'un état de ce que l'on se propose de dépenser durant l'année?

M. BORDEN: Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Burrell), afin de rassurer les intérêts agricoles de ce pays, a demandé à la Chambre un crédit de $10,000,000, à être réparti sur une période de dix ans. La Chambre a accepté ce principe. Mon honorable ami désirait cela afin d'assurer la dépense de l'argent pour des fins particulières et définies dans l'intérêt public, de sorte que, dans la présente occasion, à cause des circonstances révélées à la Chambre et que je ne répéterai pas inutilement, le Gouvernement a cru que deux choses étaient désirables; en premier lieu, que le peuple de l'empire reçoive l'assurance, de même que les autres nations du monde, que, dans les conditions existantes, le Canada se proposait de donner à la défense de l'empire une aide de nature à assurer l'intégrité de cet empire pendant quelques années à venir et à convaincre les nations du monde que les colonies ne font qu'un tout avec la mère patrie lorsqu'il s'agit de la défendre. En second lieu, nous avons cru désirable dans une proposition de ce genre de donner au Parlement du Canada l'occasion, laquelle il aurait dû, je crois, saisir, de voter immédiatement et définitivement une somme qui permît de faire construire des vaisseaux conformément au projet en vue. C'était là l'objet du Gouvernement en faisant cette proposition, non pas de voter $10,000,000, mais dire immédiatement à l'empire et au monde: Voilà l'aide que le Canada a l'intention d'offrir à cause de certaines conditions urgentes auxquelles l'empire a à faire face dans le moment et auxquelles il aura probablement à faire face

durant les trois ou quatre années à venir. Si le but et le désir du ministre de l'Agriculture, qui ont rencontré l'approbation de la Chambre étaient désirables, il me semble que le projet et le désir que je viens d'indiquer, auraient dû frapper les honorables membres de l'autre côté de la Chambre. C'est pour cela et avec cet objet en vue que nous avons fait ces propositions au Parlement.

M. GUTHRIE: Mon très honorable ami croit-il pour un instant qu'il y a beaucoup de similitude entre le principe de l'octroi d'argent contenu dans le bill de l'agriculture et celui du bill de la marine? Je ne la vois pas quant à moi. Le bill de l'agriculture propose d'accorder un octroi de $10,000,000 pendant l'espace de dix ans et le bill pourvoit lui-même au crédit. Il dit que $20,000 seront affectés aux écoles vétérinaires, que les provinces recevront $20,000 en chiffres ronds et qu'elles pourront dépenser à leur guise et que la balance sera dépensée dans les provinces proportionnellement au dernier recensement décennal. Ce n'est guère un parallèle quand on considère le projet de $35,000,000 contenu dans le bill de la marine. Il semble absurde d'avoir à répondre à cette partie des remarques de mon honorable ami quand il déclare que ce bill a pratiquement pour but de sauver l'empire britannique et que pour cette raison nous votons maintenant $35,000,000. Est-ce qu'il ne pourrait pas sauver l'empire sans mettre un dollar dans le bill et en disant simplement dans le bill que c'est l'intention du Gouvernement de construire trois des navires les plus modernes que l'argent peut procurer et la science peut inventer; et après cela que mon très honorable ami vienne demander de voter les fonds. Est-ce que cela n'aurait pas pour effet de sauver l'empire tout autant que de mettre $35,000,000 dans ce bill?

M. PUGSLEY: Il n'y aurait pas autant de déploiement de feux d'artifices.

M. GUTHRIE: Sans doute, il y aurait moins de feux d'artifice, les journaux de Londres parleraient moins et il serait moins question de l'activité des chantiers maritimes anglais. Mais il suivrait la coutume constante de cette Chambre s'il demandait simplement l'argent au lieu de chercher à saper ce principe en confiant au Gouverneur général en conseil la dépense des $35,000,000.

M. OLIVER: Puis-je corriger mon très honorable ami (M. Borden) au sujet de l'attitude de la Chambre en ce qui concerne le bill de l'agriculture? Lorsque ce bill fut discuté en comité, un amendement fut proposé pour demander que l'argent soit voté chaque année par le Parlement. Cet amendement a été proposé de nouveau en troisième lecture. Il n'a pas été voté, mais rejeté à main levée, l'effet étant le même que s'il y avait eu vote. Lorsqu'il est venu sur le tapis vendredi soir, par suite d'une entente entre les whips, le vote n'a pas été pris. Mai l'effets a été le même que si le vote eût été enregistré. L'opposition a protesté formellement en faveur du principe contenu dans l'amendement.

M. SINCLAIR: Afin d'en finir avec cela, laissez-moi vous dire que j'ai l'amendement devant moi. C'est le 18 avril qu'a eu lieu le débat sur le bill concernant l'agriculture. Voici l'amendement proposé par mon honorable ami de Carleton (N.-B.), (M. Carvell.)

Que l'article 3 soit amendé en insérant après le mot "quatorze" dans la vingt-deuxième ligne (version anglaise) les mots suivants:

"Sur crédit voté à cette fin d'année en année par le Parlement"; et en ajoutant à la fin dudit article 3 les mots suivants, savoir: "pourvu qu'il soit voté chaque année comme susdit".

Après quelque discussion, le comité fut consulté et l'amendement repoussé.

M. SCHAFFNER: Parce que vous avez eu peur de voter.

L'honorable M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Puisqu'on fait intervenir le bill concernant l'agriculture, on me permettra peut-être d'y référer en quelques mots. Il est un peu difficile de rassembler toutes les opinions émises par les honorables membres sur le principe du bill, parce qu'elles se sont trouvées diamétralement opposées dans la bouche de différents membres de l'opposition. Mais j'aimerais à attirer l'attention sur ce que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a dit, et sur le fait que lors de la discussion sur le bill de la voirie le très honorable chef de l'opposition (sir W. Laurier) a dit en parlant du bill de l'agriculture. On me pardonnera de me servir de ses propres termes:

Pourquoi ne fait-il pas...

Il s'agit de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane).

...ce qui a été fait pour le bill relatif à l'agriculture? On discutait ici ce bill il y a un jour ou deux. On ne s'y opposait pas de ce côté-ci de la Chambre. On a permis au bill de passer en deuxième lecture sans un mot d'opposition de notre côté, parce que le but en était exposé comme il le faut. Si mon honorable ami suivait l'exemple du ministre de l'Agriculture et continuait de suivre cet exemple, sa mesure ne rencontrerait pas un mot de critique. Le bill pour aider à l'agriculture pourvoit à ce qu'une somme de tant de millions soit votée pour être distribuée pendant un certain nombre d'années.

Et ainsi de suite.

Cela explique la position du très honorable chef de l'opposition.

M. OLIVER: Le bill de la voirie prévoit un crédit du Parlement chaque année; le bill de l'agriculture ne fait pas cette prévision et notre modification était qu'il devrait contenir cette prévision.

M. BURRELL: Je ne discute pas cela, mais j'attire l'attention sur le fait que le chef de l'honorable député a dit que, si le bill du ministre des Chemins de fer avait suivi le bill du ministre de l'Agriculture en tout point il n'y aurait pas eu un mot de critique.

M. GRAHAM: A mon avis le bill de la voirie était une amélioration du bill de l'agriculture parce qu'il demandait un crédit annuel. Quant à l'article 7 de la loi du service naval qui dit que certaines opérations sont placées sous le contrôle du ministre, il est nécessaire qu'il y ait cette stipulation dans n'importe quel bill, l'exécution de la ligne de conduite doit être placée dans un département quelconque, et l'intention de cet article a été simplement de mettre ces détails sous la charge du ministre, mais il n'a pas donné à ce ministre le pouvoir de dépenser un sou avant qu'il n'eût dit à la Chambre pourquoi il avait besoin de cet argent et qu'il n'en eût obtenu le crédit. Mon très honorable ami n'a pas tout à fait raison quand il dit que la remise d'une grosse somme à être dépensée par un ministre n'est pas une aussi bonne sauvegarde que si la dépense était soumise au contrôle du Gouverneur en conseil.

M. BORDEN: J'ai dit que de donner le contrôle de la dépense au Gouverneur en conseil était au moins une sauvegarde égale et peut-être une plus grande sauvegarde que de le donner à un seul ministre.

M. GRAHAM: Par exemple, le Parlement vote $25,000,000 au ministre des Chemins de fer, mais il ne peut pas donner une seule entreprise avant que le Gouverneur en conseil y ait consenti.

M. BORDEN: Il peut décider des soumissions et demander des soumissions.

M. GRAHAM: Il peut demander des soumissions, mais il ne peut pas donner d'entreprise avant que le Gouverneur en conseil approuve le contrat par un arrêté en conseil. Et puis encore, sous le régime de la loi du chemin de fer Transcontinental l'original de chaque contrat doit être soumis au conseil avant qu'il puisse être signé par la commission, bien que la commission ait des pouvoirs bien étendus. Mais le principe vital par lequel mon honorable ami de Welland a insisté est que, bien qu'un ministre ait été obligé d'obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil avant de dépenser de l'argent, il faut qu'il vienne devant cette Chambre tous les ans avant qu'il lui soit permis de soumettre un contrat même à ses collègues du conseil, et il doit donner à cette Chambre le détail de ce qu'il entend faire de l'argent. Supposons que le ministre des Travaux publics s'élève à la hauteur des circonstances et se décide à commencer le canal de la baie Georgienne, il aurait à soumettre à cette Chambre ce qu'il entend faire, et il serait tenu d'obtenir l'approbation de cette Chambre pour le crédit nécessaire à l'exécution des travaux, mais même alors, il lui faudrait l'approbation de ses collègues avant d'adjuger l'entreprise. La différence n'existe pas entre le ministre et le Gouverneur en conseil; la différence vient de ce que, en vertu de notre manière de procéder, toutes les dépenses doivent être discutées par la Chambre avant d'être engagées, et non pas après quelles ont été effectuées.

M. PUGSLEY: Le premier ministre nous a dit que la raison de cette manière toute nouvelle de demander un crédit de $35,000,000 tout de suite, est qu'il a désiré en énonçant ces $35,000,000 laisser savoir à l'empire et au monde que le Canada allait faire cette démarche pour sauver l'empire. Si le très honorable ministre avait dit que la chose était faite dans le but qu'elle eût l'effet dramatique voulu et de produire une peu de feu d'artifice, je comprendrais son argument.

Mais ce n'est pas ce que fait le gouvernement britannique. La coutume du gouvernement britannique est de déposer le programme de la construction de vaisseaux qui, dans le cours ordinaire, prendrait de deux à trois ans à achever, et le gouvernement ne demande pas au parlement britannique de voter toute la somme que vont coûter ces vaisseaux tout de suite, il ne demande que la somme qu'il compte devoir dépenser au cours de l'année qui va suivre. Je présume que le gouvernement britannique est tout aussi désireux que le gouvernement canadien peut l'être de laisser savoir au monde ce qu'il entend faire au sujet du salut de l'empire. Le parlement britannique est jaloux de la dépense de l'argent public, et il n'est plus jaloux pour aucun département que relativement aux crédits pour l'armée et la marine, au sujet desquelles il retient le droit de discuter tous les ans quand un crédit est demandé. Dans les prévisions actuellement soumises au Parlement, il y a un crédit pour une certaine somme d'argent pour le port de Saint-Jean. Un contrat a été conclu avec la maison Norton Griffiths & Company, limited, qui entraîne la dépense de plusieurs millions de dollars. Ce travail ne peut être terminé en une année, mais les entrepreneurs n'ont pas de crainte que le gouvernement et le parlement va leur tenir parole, et il n'a pas été jugé nécessaire relativement à ce contrat

de voter dans une seule année la somme totale qui sera dépensée en plusieurs années. Dans le bill de l'agriculture, le gouvernement a tenu une conduite qui à mon sens n'est pas justifiable. Le seul motif par lequel le ministre de l'Agriculture a tenté de la justifier est qu'il était question de conclure un arrangement avec le gouvernement provincial concernant un certain nombre d'années et il était nécessaire que ce gouvernement sût sur quoi il pouvait compter pour dix années à venir.

M. MEIGHEN : L'honorable député dit-il que c'est le seul précédent!

M. PUGSLEY : Le seul précédent. Je ne puis pas dans le moment m'en rappeler d'autre.

M. MEIGHEN : Je puis dire à l'honorable député que son propre gouvernement en a adopté un autre.

M PUGSLEY: Lequel?

M. MEIGHEN : En 1899, le gouvernement du très honorable chef de l'opposition a adopté un crédit pour la commission d'amélioration d'Ottawa de $60,000 par année pour dix ans.

M. PUGSLEY : C'est une proposition bien différente. Ceci comprenait un arrangement avec la ville d'Ottawa, en vertu duquel la ville a entrepris de fournir de la protection contre le feu pour les édifices administratifs et un service d'eau. C'est un règlement dont il a été convenu et qui devrait s'étendre sur plusieurs années. Peut-être mon honorable ami serait-il en état de me dire si le Parlement a affecté l'argent tous les ans relativement à cette somme.

M. BORDEN: Non, il l'a porté à $100,000.

M. PUGSLEY: C'était pour une période de dix ans.

M. BORDEN : Vingt ans.

M. PUGSLEY : C'est un cas exceptionnel. Assurément, mon honorable ami ne peut pas citer cet exemple pour justifier maintenant que nous votions la somme énorme de $35,000,000 et que nous mettions cette grosse somme d'argent pour la période de trois, quatre ou cinq ans absolument hors du contrôle du Parlement.

M. BORDEN : Je vais en donner un autre à mon honorable ami.

M. PUGSLEY : Mon très honorable ami peut citer de petits exemples de ce genre et de peu d'importance. Mon honorable ami de Wellington-sud dit que l'argent pour la commission d'amélioration d'Ottawa est voté tous les ans.

M. BORDEN: Il est autorisé par le Parlement.

M. PUGSLEY.

M. GRAHAM: C'est une affectation de deniers.

M. BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami. Il est inscrit au budget de la même manière exactement que le traitement des juges.

M. UGTHRIE: Il n'est pas voté en bloc.

M. PUGSLEY: Dans tous les cas, c'est un écart de la règle bien reconnue de l'autorité parlementaire dont on ne devrait pas s'écarter à moins qu'il y eût pour le faire des raisons bien fortes. Il n'y a pas de raisons dans ce cas-ci. Mon très honorable ami insinue-t-il que les constructeurs de navires ne feraient pas à ce Parlement et à ce Gouvernement crédit de l'argent nécessaire d'année en année pour l'exécution des contrats? Mon très honorable ami dit qu'il y a autour de la dépense de cet argent de plus grandes sauvegardes qu'il n'y en a autour de la dépense effectuée, par exemple, par le ministère des Travaux publics. Ceci tombe absolument à faux; parce que, sous le régime de la loi, il est défendu au ministre des Travaux publics d'exécuter des travaux d'une valeur dépassant $5,000 sans qu'il demande en public d'abord des soumissions. Quand les soumissions sont reçues elles doivent être soumises au Gouverneur en conseil, et il doit accorder l'entreprise au plus bas soumissionnaire, à moins que ce ne soit pour des raisons spéciales qui doivent être énoncées dans l'arrêté en conseil. Voilà la sauvegarde pour la dépense de l'argent pour les travaux publics. Mon très honorable ami a dit qu'il se propose d'améliorer ce bill en faisant déposer un état devant le Parlement. C'est une sauvegarde bien légère, mais c'est une petite amélioration. J'ai espéré que mon honorable ami serait allé plus loin et aurait établi que ces vaisseaux n'auraient été construits qu'après que des soumissions publiques eussent été demandées, et que la même loi qui s'applique à l'entreprise de travaux publics et à l'exécution des contrats publics, serait applicable à la construction de ces vaisseaux de guerre.

Ce bill, au contraire, projette de donner au Gouverneur en conseil un pouvoir qui n'a jamais été concédé par le passé, de dépenser cette énorme somme d'argent dans une période de trois ou quatre ans et de donner des contrats pour ces vaisseaux sans demander des soumissions publiques. Sous l'autorité de ce bill, mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait s'en aller en Angleterre, donner un contrat particulier et absolument ignorer toutes les dispositions qui pourvoient à l'adjudication d'un contrat ordinaire pour les travaux publics. J'espère que, avant que ce bill soit adopté,

mon très honorable ami va examiner la question de savoir si oui ou non la loi qui a trait à la demande de soumissions pour les entreprises publiques ne devrait pas être rendue applicables à la dépense de l'argent en exécution de ce bill.

M. GUTHRIE: En réponse à la déclaration faite par mon honorable ami, le premier ministre, relativement à la commission d'amélioration d'Ottawa, s'il veut bien consulter la page 94 du Budget, il verra que $115,000 y sont mis pour la commission, ce qui est une dépense annuelle. Cet argent est autorisé par la loi, mais nous pouvons le critiquer cette année, l'année prochaine, ou n'importe quelle année. Ceci est bien différend de la proposition du Gouvernement de dépenser $35,000,000.

M. BORDEN: S'il n'était pas voté de crédits du tout cette année, la somme serait disponible pour la commission d'amélioration d'Ottawa de même que le traitement des juges serait disponible pour eux en vertu de la loi. Assurément, mon honorable ami sait cela. Sinon le moindre examen de la question va le convaincre que j'ai absolument raison. Qu'il consulte la page 32 du Budget, il va y voir que tous les traitements des juges y sont énoncés. Veut-il dire que si nous n'adoptions pas ces prévisions les juges ne toucheraient pas leur traitement?

M. GUTHRIE: Le point que je soustiens, c'est que les traitements doivent être mis dans le budget chaque année ainsi que devrait l'être ce crédit, afin que nous les discutions.

M. BORDEN: Mon honorable ami, avec l'expérience qu'il a, doit se rendre compte du fait que ces sommes sont comprises dans le document imprimé que j'ai devant moi dans le but que le public et les membres du Parlement soient informé de la dépense totale du pays.

M. GUTHRIE: Projetée.

M. BORDEN: De ce qu'une dépense n'est pas prévue au budget, il ne s'ensuit point qu'elle ne puisse pas être effectuée lorsqu'elle est autorisée par une loi. C'est une chose qui ne peut être contestée. Le crédit lui-même est basé sur une loi. Cette loi, quand elle a été adoptée, a autorisé la dépense de l'argent. Une loi pourvoyant à ces dépenses perpétuellement serait tout de même observée s'il n'était pas adopté de crédit à une année quelconque.

M. GUTHRIE: Pourquoi ne pas traiter le crédit de la marine de la même manière que sont traitées les autres crédits qu'il y a ici? Pourquoi ne pas l'inclure dans le budget et nous donner l'occasion de le critiquer?

M. BORDEN: Je le traite de la même manière qu'ont été traités les crédits pour la commission d'améliorations d'Ottawa, de la même manière dont ont été traités les crédits pour la Monnaie royale, pour la Presse Associée et la subvention pour l'agriculture.

Mon honorable ami le ministre des Postes, me rappelle que c'est de la même manière qu'a été traité le câble du Pacifique, à savoir: par une loi prévoyant le versement de sommes au début sans qu'il fût nécessaire de s'en rapporter à l'adoption du budget d'année en année. Plus que cela, j'aimerais à faire savoir aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre que quand une modification a été proposée par eux, qui a adopté l'article 2 de ce bill—que nous semblions être encore à discuter, bien que nous ayons passé à l'article 3—ils ont voté pour le versement de cette somme de $35,000,000.

M. GRAHAM: Alors mon honorable ami doit avoir voté contre.

M. BORDEN: Ce point a été soulevé par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) hier soir, et je voudrais dire un mot à ce sujet, vu que l'honorable député de Renfrew-nord en a parlé. Je crois qu'il a été induit en erreur par l'honorable député de Pictou, et qu'il a adopté une position bien curieuse. Il dit que nous avons voté contre, et par conséquent contre l'article 2 du bill. Qu'il me soit permis de faire observer—et j'espère qu'il va permettre à cette idée de s'enfoncer dans l'intérieur de son intellect—qu'il y avait deux propositions devant la Chambre. Chacune de ces propositions contenait l'article 2 du bill, et chacune d'elles comprenait d'autres propositions qui n'avaient rien de commun entre elles. Quand nous avons voté contre la modification, nous avons voté contre toute la modification, qui contenait des dispositions différentes de celles que nous proposions, mais quand nous en sommes venus à l'article 2, nous ne nous occupions pas des autres questions, nous nous occupions de l'article 2 seulement, qui était commun aux deux propositions, et mon honorable ami et tous les honorables députés de la gauche, bien que cet article fût commun aux deux propositions et fut considéré séparément dans le moment se sont opposés à la chose même qu'ils avaient eux-mêmes proposée. J'aurais cru qu'une proposition aussi simple que celle-là se serait imposée à l'intelligence de mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. PUGSLEY: Il n'est pas étonnant que le très honorable ministre sourie.

M. BORDEN: L'honorable député de Saint-Jean dit qu'il n'est pas étonnant que je sourie; je suis porté à penser que l'inconséquence de la position prise par les honorables députés d'en face pourrait

faire rire même un cheval. Dans les circonstances, vu que les honorables députés ne paraissent pas disposés à adopter l'article 3, bien qu'il y ait plusieurs heures que nous y ayons passé, je propose que la suite de la discussion sur l'article 3 soit renvoyée à une séance ultérieure.

M. OLIVER: Quand le renvoi de l'article 2 a été proposé, il a été dit que la motion n'était pas discutable. Puis-je demander quelle règle est invoquée sous ce rapport

M. BORDEN: Je ne crois pas que ce soit une motion discutable.

M. OLIVER: Nous procédons jusqu'à un certain point sous l'empire de nouvelles règles, et je crois qu'il est désirable que nous sachions exactement sous l'empire de quelle règle nous agissons.

M. BORDEN: Sous l'empire de la première modification.

M. le PRESIDENT: La première modification déclarant qu'aucune autre motion ne sera discutable.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, nous avons—

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Je me permets de rappeler à l'honorable membre que j'ai consulté le comité.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement.

M. le PRESIDENT: L'honorable député d'Edmonton a demandé en vertu de quelle règle la motion était faite; j'ai déclaré que la motion n'est pas discutable.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement à cet sujet, monsieur le président, et je désire dire que suivant moi la motion est discutable. L'honorable député de Portage-la-Prairie, au nom du Gouvernement, a déclaré que jusqu'à ce qu'une motion ou une question ait été discutée par au moins deux orateurs, un de chaque côté, elle n'a pas été débattue. Son Honneur l'Orateur était au fauteuil et a entendu cette interprétation donnée de la règle par le député de Portage-la-Prairie; mon très honorable ami le premier ministre était à son siège et a entendu cette interprétation, et si ce n'est pas là une interprétation correcte de la résolution, alors je déclare que la résolution a été adoptée par la Chambre sur de fausses déclarations. Je propose la question préalable et je désire discuter cette motion.

M. le PRESIDENT: La question préalable n'est pas admise en comité général.

M. PUGSLEY: Je vous demande pardon, monsieur le président. La règle 13 de la Chambre dit:

Les règles de la Chambre sont observées au comité de toute la Chambre en autant qu'elles sont applicables, excepté les règles quant à l'appui des motions, et la limitation du nombre de fois où l'on peut porter la parole.

Je sais bien que vous trouverez dans les traités—ceux, je suppose, qui ont trait à la coutume suivie au parlement britannique—que la question préalable ne peut pas être proposée en séance du comité général, mais nous devons être régis par les règles positives de cette Chambre, et la règle 13 déclare que les règles de la Chambre doivent être observées en séance du comité général pour autant quelle sont applicables—excepté les règles quant à l'appui des motions et à la limitation du nombre de fois que l'on peut prendre la parole. Je ne donne pas à cette résolution la dignité de lui conférer le nom de règle, je dis que ce n'est pas une règle de la Chambre, car il n'y a pas de règle dans une disposition à la rédaction de laquelle il n'est pas permis à la minorité de prendre part. Cette résolution, monsieur l'Orateur, n'a pas été adoptée, de la manière ordinaire, elle a été une résolution arbitraire.

M. BORDEN: Je ne crois pas que l'honorable député discute en ce moment la question de règlement qu'il a soulevée.

M. PUGSLEY: Je la discute, monsieur le président, je prends pour acquis maintenant que cette règle est obligatoire. Par cette résolution la question préalable est toujours discutable. La résolution dit:

Toute motion jusqu'ici discutable faite à l'occasion des affaires courantes, à l'exception des motions d'ajournement, et toute motion figurant à l'ordre du jour ou pour l'adoption du rapport du comité spécial ou permanent ou posant la question préalable, sera discutable.

La Chambre a jugé à propos par sa résolution de déclarer que quand la question préalable est posée cette question est discutable. Ceci rend discutables toutes les motions relativement auxquelles la question préalable est proposée, que l'Orateur soit au fauteuil ou que l'Orateur suppléant préside le comité général.

Tout ce que je vous demande, c'est que vous interprétiez loyalement la résolution que la majorité de la Chambre a imposée à la minorité. Nous vous demandons de décider que cette motion qui pose la question préalable est discutable, et je réclame le privilège de la discuter.

M. MEIGHEN: L'honorable député de Saint-Jean semble penser qu'il a trouvé la poule aux œufs d'or. J'ai remarqué toute la journée plusieurs honorables députés assis avec le Règlement à la main, et voici évidemment la souris dont la montagne est accouchée. La question préalable a depuis un temps immémorial été proposée en séance générale et non pas en comité. L'honorable député dit que cela ne s'applique pas aux motions faites au Canada, parceque nous avons une règle

qui dit que les règles du débat applicables en séance générale s'appliquent en comité à deux exceptions près.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut-il me permettre...

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous!

M. PUGSLEY: Je désire rectifier mon honorable ami. Le règlement ne dit pas que les règles du débat sont applicables, elle dit que les règles applicables en séance générale doivent être observées en comité pour autant qu'elles sont applicables.

M. MEIGHEN: Et sir John Bourinot a écrit depuis que cette règle a été introduite dans le règlement. Bourinot fait autorité dans la Chambre et il dit que la question préalable ne peut pas être proposée en comité, et avec toute la déférence qu'il faut pour l'honorable député de Saint-Jean, je présume qu'il va dire que nous devrions accepter Bourinot plutôt que lui-même quand Bourinot écrit quant à l'interprétation de la règle. En conséquence, la question préalable n'était pas proposable en comité ne peut pas être proposée maintenant. L'article 3 du bill a été débattu. Ce débat peut n'avoir pas été régulier, mais nous ne sommes pas responsables de cela. Plusieurs collègues ont pris la parole des deux côtés, et quelle que soit la définition que l'on peut accepter du mot débat, la motion est maintenant acceptable, la motion est que la discussion de l'article soit remise à plus tard, et cette motion n'est pas discutable.

M. PUGSLEY: Il me paraît plus qu'étrange que mon honorable ami ait, ce soir, une opinion toute différente de celle qu'il avait exprimée dans le passé et au sujet de laquelle il avait donné une certaine assurance à cette Chambre, en parlant au nom du Gouvernement. Mon honorable ami ne parlait pas alors comme membre individuel, parce que lorsqu'il a été demandé au premier ministre d'interpréter les règles, il a dit que la Chambre recevrait une interprétation à très bref délai, voulant sans doute parler de l'interprétation que donnerait l'honorable député de Portage-la-Prairie. Cette interprétation donnée en présence du premier ministre et de l'Orateur, dont le devoir est d'avoir égard à la rédaction des règles de la Chambre, devrait, je crois, être obligatoire, en tous cas, pour l'honorable député de Portage-la-Prairie. Mon honorable ami dit que cette motion a été discutée. La motion a été faite par le premier ministre, et il n'y a eu aucun débat.

M. MEIGHEN: Je parlais du débat sur l'article 3 du bill.

M. PUGSLEY: Mais la motion présentement devant le comité demande le renvoi de la suite de la discussion sur cet article.

M. MEIGHEN: Je dis qu'elle n'est pas discutable,

M. PUGSLEY: Qu'elle n'est pas. . .

M. MEIGHEN: Qu'elle n'est pas discutable.

M. PUGSLEY: A cela j'ai proposé la question préalable, et je dis qu'en vertu de cette résolution cette motion devient alors sujette à discussion. Que répond à cela mon honorable ami? Je sais très bien qu'une majorité de cette Chambre peut rejeter une motion par son vote, et dire que quelque chose est une règle, lorsque ce n'est pas une règle. Je reconnais que la même force qu'avait la majorité pour faire passer cette résolution peut rejeter la motion que je fais et déclarer qu'elle ne reconnaît pas l'autorité que j'invoque. Tout ce que je fais c'est en appeler à vous, c'est tout ce que je peux faire, d'interpréter cette résolution selon sa juste et simple signification. En premier lieu, mon honorable ami dit que la question préalable ne peut être proposée en comité. Et pourquoi? Parce que sir John Bourinot l'a écrit. J'ai beaucoup de respect pour M. Flint, mais si M. Flint allait dire demain que bien que la règle 13 dise que le règlement de la Chambre doit s'appliquer au comité, cependant il ne le croit pas, je pense que je me gouvernerais d'après la règle au lieu de me gouverner d'après l'opinion de M. Flint, et ainsi je demande à ce comité de se gouverner d'après les justes et simples mots de la règle plutôt que d'après une déclaration que Bourinot aurait faite, si Bourinot l'avait faite.

Quelques DEPUTES: Citez la page.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami indiquera peut-être le passage.

Quelques DEPUTES: Continuez.

M. PUGSLEY: Je pose une question respectueuse, voudrait-il citer la page de Bourinot?

Quelques DEPUTES: Citez la page.

M. PUGSLEY: Je présume que l'honorable membre a cité Bourinot pour votre information et que vous auriez le droit, si je ne l'ai pas, de lui demander la page de Bourinot dont il a parlé, parce qu'il vous a demandé de décider d'après Bourinot.

M. le PRESIDENT: Je crois que je pourrais rendre ma décision.

M. PUGSLEY: Je n'ai pas encore terminé.

M. le PRESIDENT: Je n'ai aucun désir d'interrompre l'honorable membre, mais je l'ai informé que je croyais avoir tous les renseignements nécessaires.

M. PUGSLEY : Mais il arrive très souvent que ces renseignements soient tirés d'une discussion qui pourrait avoir de l'effet sur la décision. J'ai plaidé des causes devant des juges avant aujourd'hui et ils pensaient, avant même que je commence, connaître quelle devrait être la décision. J'ai même connu un juge, qui, après que de très éminents avocats avaient terminé leurs plaidoiries, tirait son jugement d'un tiroir, parce qu'il l'avait préparé avant que les avocats eussent plaidé. Ce que mon honorable ami de Portage-la-Prairie a dit, c'est que la question préalable ne peut être proposée en comité. Je nie cela. J'ai étudié la question aussi bien que je l'ai pu, et j'attire votre attention sur la règle 13, paragraphe 4, qui dit:

En l'absence du président des comités de la Chambre, lorsque celui-ci doit se former en comité de la Chambre entière, l'Orateur, avant de quitter le fauteuil, nomme un membre président du comité. Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables, sont observées en comité de la Chambre entière, excepté celle relative à l'appui préliminaire (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

Peut-il y avoir un texte plus clair? La majorité, lorsqu'elle a pensé adopter une résolution qui bâillonne et garotte les membres de cette Chambre, n'a pas jugé à propos de modifier cette règle, mais l'a laissée subsister avec force obligatoire pour cette Chambre et avec force obligatoire pour vous, monsieur le président. Personne ne peut nier que la question préalable peut être proposée lorsque l'Orateur est au fauteuil; or, si les règles de la Chambre doivent être observées en séance de comité, autant qu'elles peuvent s'appliquer, la question préalable peut être proposée lorsque la Chambre délibère en comité général. Qu'est-ce qui peut empêcher la question préalable d'être proposée en comité général tout aussi bien que lorsque l'Orateur est au fauteuil.

Peut-on donner quelque raison qui empêche de l'appliquer? Personne n'en peut donner. Comme je l'ai dit, la Chambre a déclaré que toutes les règles seraient applicables aux délibérations du comité général, en tant qu'elles peuvent s'appliquer. Les seules exceptions sont celles qui ont rapport à l'appui (seconding) des motions et à la limite du nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole. Par conséquent, je prétends que ma motion tendant à poser la question préalable, est parfaitement réglementaire et tout à fait conforme à la règle 13, et à la résolution qui a été adoptée et que je prétends être en vigueur en ce moment. J'en lirai de nouveau le texte. Vous avez là, monsieur le président, la règle 13, alinéa 4, qui déclare que les règles de la discussion en séance générale s'appliquent aux débats qui ont lieu en comité, autant qu'elles peuvent s'appliquer, excepté celle qui a rapport à l'appui (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole. Il est admis par tous que la question préalable peut être proposée lorsque l'Orateur est au fauteuil. Si vous me suivez jusque-là, vous ne pouvez que convenir que la question préalable peut être proposée en comité général. Puis nous venons à la résolution qui dit qu'une motion pour la question préalable doit toujours être discutable. Si j'ai raison dans ce que j'ai dit, et il ne peut y avoir de doute à ce sujet, assurément cette question peut faire le sujet d'un débat, lorsque la question préalable est posée. Elle devient nécessairement sujette à discussion.

Quelques DEPUTES: Aux voix.

M. le PRESIDENT: Sur cette question. .

M. GUTHRIE: Un instant. J'ai parcouru avec autant de soin possible la troisième édition de la Procédure parlementaire de Bourinot, et je n'ai pu trouver les autorités dont mon honorable ami (M. Meighen) a parlé.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami voudrait-il voir à la page 525.

M. le PRESIDENT: Au bas de la page 524.

M. GUTHRIE: Au bas de la page 524, il dit:

Si l'on consulte les règles du Sénat, on verra que la motion pour la question préalable est expressément interdite. Aucune règle semblable n'existe dans le règlement des Communes canadiennes; mais la coutume est la même que dans la Chambre anglaise, qui n'admet pas cette motion.

Est-ce la partie que je devais lire?

M. MEIGHEN: La partie qui traite de la procédure à observer en comité général.

M. GUTHRIE: Je vais continuer.

S'il est démontré par un vote ou autrement qu'il n'y a pas quorum, le président compte les membres et quitte le fauteuil, alors l'Orateur compte de nouveau les membres de la Chambre.

Je ne vois là aucune autorité qui appuie la déclaration de mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen). Ce que j'ai lu se trouve dans un chapitre intitulé "Comité général de la Chambre", mais la question a rapport aux règles du Sénat qui ne s'appliquent pas à cette Chambre.

M. MEIGHEN: Les mots employés sont "les Communes canadiennes".

M. GUTHRIE: Il dit:

Nulle règle semblable n'existe dans le règlement des communes canadiennes.

Les règles du Sénat ne s'appliquent pas ici.

M. MEIGHEN: Lisez: "mais" . . .

M. GUTHRIE (lisant):

Mais la coutume est la même que dans la Chambre anglaise qui n'admet pas cette motion.

Je soumets que malgré cette déclaration, nos règles doivent prévaloir. Nous avons une règle expresse en cette matière, la règle 44, et ce n'est pas la règle anglaise. Dans notre cas la règle se lit comme suit:

La question préalable, tant qu'elle n'a pas été décidée, exclut tout amendement à la question principale. Elle doit être conçue dans les termes suivants: "Que la question soit actuellement mise aux voix".

Ce n'est pas la règle anglaise. Puis elle continue:

Si la question préalable est résolue affirmativement, la question principale est aussitôt mise aux vois sans débat ni amendement.

Puis, notre règle applicable aux procédures du comité général est expressément établie dans l'article 13, alinéa 4. Ai-je raison, monsieur le président?

Quelques DEPUTES: Non.

M. GUTHRIE: Si je n'ai pas raison le président me rectifiera.

M. le PRESIDENT: Lorsque l'honorable membre aura fini, je donnerai ma décision. Je ne veux pas interrompre l'honorable membre. Je suis prêt à lui répondre, mais je ne voudrais pas rendre ma décision avant que l'honorable membre ait terminé.

M. GUTHRIE: Je voulais savoir tout en parlant si ma prétention est juste; si mes bases sont fausses, j'aimerais autant qu'on me le dise. L'article 13, alinéa 4, dernière partie, se lit:

Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables, sont observées en comité de la Chambre entière, excepté celle relative à l'appui préliminaire (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

Si cela signifie quelque chose, cela veut dire que nous pouvons proposer la question préalable dans ce pays, nonobstant que dans la Grande-Bretagne, où la règle est différente, ils ne peuvent la proposer en séance du comité général. En traitant de la question préalable, Bourinot consacre sept pages à ce sujet.

Il n'y exprime aucune limite quant à savoir quand on peut ou ne peut pas proposer la question préalable. Assurément, s'il y avait une limite elle serait mentionnée dans le chapitre de l'ouvrage qui traite de cette question en particulier, mais il n'en est pas ainsi, et il n'y a pas de doute que l'usage de la question préalable tel qu'énoncé par Bourinot est l'usage qu'on en a fait dans ce pays et en Angleterre. Il dit:

Règle générale, la question préalable est proposé dans le but d'empêcher la décision directe sur une question; et dans ce cas les députés qui la proposent et l'appuient devraient voter contre leur propre motion.

May, sur le même sujet, page 282, s'exprime tout aussi nettement. May dit:

L'objet de la question préalable est de différer une décision de la Chambre sur une motion qui a été proposée par l'Orateur, par une motion qui force la Chambre à décider en premier lieu si la motion première doit être ou ne doit pas être soumise au vote de la Chambre.

L'objet pour lequel la motion insérée dans les règles et pour lequel elle est ordinairement proposée est clairement exprimé dans ces deux autorités. Le seul point que le président doit décider, si je comprends bien, est si, en tenant compte de la règle 13, alinéa 4, et de la règle 44, nous pouvons proposer la question préalable en comité général. Il est admis que nous pouvons le faire en séance générale. C'est une des questions qui est expressément mentionnée comme sujette à un débat.

M. CARVELL: Monsieur le président...

Quelques DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. CARVELL: Je crois avoir la parole. Avant de rendre votre décision, je désire attirer votre attention sur quelque chose que vous considérerez, je crois, d'une certaine importance. Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) et mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) ont attiré votre attention sur les dispositions de la règle 13, alinéa 4, qui dit que:

Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables, sont observées en comité de la Chambre entière, excepté celle relative à l'appui préliminaire (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

Sauf ce deux exceptions donc, toutes les règles qui s'appliquent à la Chambre lorsque l'Orateur est au fauteuil, s'appliquent également aux délibérations du comité général. Voilà les règles telles que nous les trouvons à présent. J'ai ici les règles de cette Chambre telles qu'elles existaient en 1901. Je n'ai eu qu'environ cinq minutes pour les parcourir, mais je suis convaincu que je les ai parcourues avec assez de soin pour affirmer que ce que je dis maintenant est exact. Vous trouverez cette même règle 13 parmi les ordres permanents à la page 86 des règles de cette Chambre en 1901. Je lirai toute la règle de façon que monsieur le président puisse voir la différence entre la règle telle qu'elle existait en 1901 et telle qu'elle existe aujourd'hui:

Relatif au président des comités et Orateur suppléant, résolutions adoptées par la Chambre des communes le 10 février 1885.

1. Que cette Chambre élise un président des comités de cette Chambre au commencement de chaque législature, aussitôt qu'une adresse aura été votée en réponse au discours du trône, et que le député ainsi élu, s'il est à

son siège à la Chambre, préside tous les comités généraux, y compris le comité des subsides et le comité des voies et moyens, selon les règles et usages qui régissent les attributions d'un tel officier généralement désigné sous le nom de président du comité des voies et moyens dans la Chambre des communes d'Angleterre.

Le premier paragraphe de la présente règle est la reproduction exacte de celui-ci:

2. Que le député élu Orateur suppléant et président des comités possède une connaissance complète et pratique de la langue qui n'est pas celle de l'Orateur alors en exercice.

Le paragraphe 2 de la présente règle est la reproduction mot pour mot de celui-ci:

3. Que le député ainsi élu président des comité reste en fonctions jusqu'à la fin de la législature pour la durée de laquelle il est élu, et que, en cas de décès, démission ou autrement, la Chambre lui choisisse sans retard un successeur.

Le paragraphe 3 est la reproduction de celui-ci. Or, monsieur le président, nous n'avons pas de paragraphe 4 dans les règles de 1901. M. Bourinot est mort en 1901 et lorsque M. Bourinot a écrit ses commentaires dans son ouvrage le paragraphe 4 n'existait pas.

M. MURPHY: Et il n'y a pas eu un mot de lui depuis.

M. CARVELL: Non, nous n'avons pas entendu parler de lui depuis. Par conséquent nous avons à traiter avec M. Bourinot lui-même, parce que nous savons qu'il vivait lorsqu'il a écrit son livre. Il y a eu un changement dans la loi depuis ce temps et la loi dit que les règles de la Chambre seront observées en comité général, sauf les deux exceptions dont j'ai parlé.

Il me semble que cela mérite votre examen, monsieur le président, avant que vous ne rendiez votre décision. Je puis comprendre ce qui a pu induire en erreur l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) et probablement M. Bourinot. Le règlement de la chambre des communes anglaises se trouve à la page 71 de ce manuel. Il s'agit de la règle 65 ainsi conçue:

Les règles quant à la procédure en comité général de la Chambre sont celles qui s'appliquent à la procédure lorsque l'Orateur est au fauteuil, sauf que—

(i) Une motion n'a pas besoin d'être secondée.

(ii) La motion préalable ne peut être proposée.

Telle est la règle à la chambre des communes anglaises. Quand M. Bourinot a écrit son travail sur la procédure parlementaire, en l'absence de toute règle spéciale de la Chambre canadienne, il a tout naturellement pris les règlements tels qu'ils existaient en Angleterre. La loi constitutionnelle nous astreints aux règlements qui existaient à la chambre des communes anglaises, à moins que notre Chambre des Communes ne les modifie. Il est donc fort naturel que M. Bourinot ait dit, à un temps antérieur à 1901, que la question préalable ne pourrait être proposée à la Chambre siégeant en comité général. La Chambre dans sa sagesse a cru opportun de modifier ces règlements. Nous avons fait une loi positive que les règlements de la Chambre, lorsque l'Orateur est au fauteuil, prévalent également, quand la Chambre siège en comité général.

En conséquence, je crois que vous tiendrez compte de ce détail et que vous en arriverez à la conclusion que le passage de Bourinot ne s'applique pas dans le cas qui nous occupe, puisque M. Bourinot était mort, avant que ce règlement ne fût arrêté.

M. le PRESIDENT: Je crois que je puis trouver une autre raison pour appuyer ma décision, sans tenir compte de l'extrait qu'on a cité de l'ouvrage de Bourinot. Je trouve ce qui suit à la page 524 de Bourinot:

Si l'on consulte les règles du Sénat on constatera que la motion pour la question préalable est absolument défendue. Cette règle n'existe pas dans le règlement des Communes canadiennes ; cependant, la coutume est la même que celle de la Chambre anglaise qui n'admet pas cette motion.

Voilà ce que dit Bourinot.

M. CARVELL: Mais je vous dis que la loi a été modifiée.

M. le PRESIDENT: Je décide qu'on ne peut proposer la question préalable à propos de la motion qui est soumise à la Chambre, parce que la motion ne peut faire l'objet d'un débat. Si on s'en rapporte à la règle relative à la question préalable, on constatera que l'intention est qu'on la propose au sujet d'une question qui peut faire l'objet d'un débat. Il est bien bon de citer la règle 13, mais si on lit la règle 35, relative aux motions préjudicielles, on trouve qu'elle se lit ainsi:

Quand un objet est en discussion, nulle motion n'est admise, si ce n'est à l'effet de l'amender, de l'ajourner à une date déterminée, de poser la question préalable.

La règle 42 dit:

La question préalable, tant qu'elle n'a pas été décidée, exclut tout amendement à la question principale.

Quel est le but de la question préalable? C'est d'empêcher le débat de ne se prolonger. La motion soumise à la Chambre ne peut faire l'objet d'un débat et je décide que la question préalable n'est pas applicable.

Plusieurs DEUUTES: Aux voix! aux voix!

M. PUGSLEY: Monsieur le président...

Quelques VOIX: Règlement! règlement!

M. PUGSLEY: Je dois en appeler, monsieur, de votre décision à la Chambre.

M. l'Orateur, ayant repris le fauteuil, M. le président fait rapport comme suit:

Sur une motion du très honorable M. Borden tendant au renvoi de l'article 3, l'honorable M. Pugsley a proposé la question préalable. Le président du comité a décidé qu'il est irrégulier de poser la question préalable sur cette motion. L'honorable M. Pugsley en appelle à la Chambre de cette décision.

M. PUGSLEY: Cela n'est pas parfaitement exact; la motion du premier ministre demandait le renvoi de la discussion de l'article 3, mais non le renvoi de l'article.

M. BORDEN: Ma motion demandait le renvoi de la suite de la discussion sur l'article 3.

M. le PRESIDENT: Je modifierai le rapport de façon à ce qu'il se lise ainsi:

Sur une motion du très honorable M. Borden pour le renvoi de la suite de la discussion sur l'article 3, l'honorable M. Pugsley a proposé la question préalable. Le président décida qu'il est irrégulier de proposer la question préalable sur cette motion. L'honorable M. Pugsley en appelle à la Chambre de cette décision.

M. l'ORATEUR: Je consulte la Chambre sur la question de savoir si la décision de M. le président est maintenue.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alguire,	Kemp,
Ames,	Lalor,
Armstrong (Lambton),	Lancaster,
Armstrong (York, O.),	Lavallée,
Arthurs,	Lespérance,
Ball,	Lewis,
Barker,	Macdonell,
Beattie,	McKay,
Best,	McLean (Queen) (I. P.-E.),
Blain,	Meighen,
Borden,	Merner,
Bowman,	Middlebro,
Boyce,	Morphy,
Boys,	Morrison,
Brabazon,	Munson,
Bradbury,	Nantel,
Burnham,	Nicholson,
Clark (Bruce),	Osler (sir Edmund),
Clarke (Wellington),	Paul,
Clements,	Pelletier,
Cochrane,	Porter,
Crocket,	Rainville,
Cromwell,	Reid (Grenville),
Crothers,	Robidoux,
Currie,	Rogers,
Donnelly,	Schaffner,
Edwards,	Sévigny,
Elliot,	Sexsmith,
Fisher,	Sharpe (Lisgar),
Foster (King) (N.-E.),	Sharpe (Ontario),
Gauthier (Gaspé),	Shepherd,
Girard,	Smith,
Green,	Smyth,
Hazen,	Stanfield,
Hepburn,	Steele,
Hughes (Victoria, O.),	Stevens,
Walker,	
Stewart (Hamilton),	Wallace,
Stewart (Lunenburg),	Weichel,
Sutnerland,	White (Renfrew),
Taylor,	Wilson (Wentworth),
Thompson (Yukon),	Wright,—84.
Thornton,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Béland,	Loggie,
Boivin,	MacNutt,
Bourassa,	McCraney,
Brouillard,	McCrea,
Buchanan,	McKenzie,
Bureau,	McMillan,
Cardin,	Marcile (Bagot),
Carroll,	Nesbitt,
Carvell,	Neely,
Delisle,	Oliver,
Ethier,	Pacaud,
Fortier,	Papineau,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Pardee,
	Proulx,
Gauvreau,	Pugsley,
German,	Richards,
Graham,	Séguin,
Guthrie,	Sinclair,
Knowles,	Tobin,
Kyte,	Turgeon,
Lanctôt,	Verville,
Lapointe (Kamouraska),	Warnock,
	White (Victoria) (Alta.).—45.
Lemieux,	

La décision est confirmée.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour la discussion du projet de loi.

M. BORDEN: Je propose le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à une heure quarante-cinq minutes, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, 8 mai 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

COUR SUPREME DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King) demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer un autre juge ou un quatrième juge à la cour Suprême de l'Ile-du-Prince-Edouard?
2. Les juges ont-ils demandé de l'aide?

M. DOHERTY:

1. Non. Les lois de cette province, à moins qu'elles n'aient été modifiées à la dernière session de la législature provinciale, dont nous n'avons pas encore reçu les statuts, ne pourvoient pas à la nomina-

tion d'un quatrième juge de la cour Suprême.

2. Non.

PHARE DE TANNERS'-POINT.

*M. KYTE demande:

1. A qui a été adjugée la construction du phare de Tanners'-Point, comté de Lunenburg?

2. Quel est le montant spécifié dans le contrat?

3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission?

M. HAZEN:

1. L'entreprise n'a pas encore été adjugée. Elle sera offerte au plus bas soumissionnaire.

2. La plus basse soumission est de $728.

3. A. L. Mury, entrepreneur et constructeur, West-Arichat (N.-E.), $728; H. Henry Bouchie, charpentier, Arichat (N.-E.); $733; C. A. Strum et fils, entrepreneurs et constructeurs, Mahone-Bay (N.-E.), $855; Harris Strum, entrepreneur et constructeur, Mader's-Cove (N.-E.), $895; James W. Smith, charpentier et entrepreneur, Lunenberg (N.-E.), $935; L. Mury, entrepreneur, West-Arichat (N.-E.), $994; Robert H. Lamb, entrepreneur et constructeur, Bridgewater (N.-E.), $1,000.

MINISTRE DE L'AGRICULTURE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

*M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il reçu de l'honorable J. E. Caron, ministre de l'Agriculture de la province de Québec, une lettre ou communication concernant le document lu en cette Chambre le 21 avril courant par l'honorable député de Chambly-Verchères au sujet d'une certaine assemblée qui a eu lieu lors de l'exposition d'horticulture du comté de l'Islet, le 24 septembre 1912?

2. Quel est le contenu de cette lettre?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. M. Caron nie que les allégations soient vraies et déclare qu'il n'a pas parlé de la subvention fédérale ni nommé le Dr Paquet.

LE 6me HUSSARDS.

M. ROBB demande:

1. Quel est le commandant en second du 6me hussards?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. Pendant combien de temps a-t-il fait partie du régiment?

4. Le major Churchill, par droit d'ancienneté, ne méritait-il pas d'avoir ce grade lors de la nomination susmentionnée?

5. Pour quelle raison le major Churchill n'a-t-il pas été appelé à remplir la vacance quand elle s'est produite?

M. HUGHES:

1. Le major J. Long.

2. Le 12 décembre 1912.

3. Depuis le 8 janvier 1909.

4. Oui. Le major Churchill était le plus ancien major.

5. Parce qu'il n'a pas été recommandé.

M. DOHERTY.

TRAVAUX PUBLICS DANS L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics entend-il inscrire dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction d'un brise-lames à Saint-Gérard de Magella afin de faire droit au vote déjà donné par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction, et à la demande de qui cette entreprise est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Ces renseignements seront fournis lorsque le budget supplémentaire sera communiqué au Parlement.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics entend-il insérer dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction d'un brise-lames sur la rivière de l'Achigan, afin de faire droit au vote déjà donné par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction, et à la demande de qui cette entreprise est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Ces renseignements seront fournis lorsque le budget supplémentaire sera communiqué au Parlement.

M. SEGUIN demande:

1. Le département des Travaux publics entend-il insérer dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction d'un quai en la ville de l'Assomption, afin de faire droit au vote déjà donné par le Parlement en faveur de cette construction?

2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent cette construction, et à la demande de qui cette construction est-elle abandonnée?

M. ROGERS: Ces renseignements seront fournis lorsque le budget supplémentaire sera communiqué au Parlement.

M. SEGUIN demande:

Est-ce l'intention de l'honorable ministre des Travaux publics d'insérer dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour assurer la construction prochaine d'un édifice public à Saint-Lin, ville des Laurentides, construction reconnue urgente d'après la réponse faite par l'honorable ministre en décembre dernier?

M. ROGERS: Ces renseignements seront fournis lorsque le budget supplémentaire sera communiqué au Parlement.

TARIFS DES MESSAGERIES.

M. OLIVER demande:

1. Quel est le taux par livre par mille exigé par les compagnies de messagerie sur les lignes de chemin de fer en Canada, à l'est de Fort-William?

2. Quel était ce taux à la date du 31 mars 1913?

3. Quel est le taux correspondant aujourd'hui?

M. COCHRANE: Voir l'état annexé des taux de transport établis par la commission des chemins de fer du Canada.

	Milles.					
	100	200	300	500	700	1,000
Marchandise—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Par 100 liv.						
Est du Canada.....	0·75	1·00	1·25	1·75	2·25	3·00
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	1·25	1·75	2·25	3.25	4.25	5.00
Nouveaux taux....	1.00	1.50	2.00	2.75	3.25	4.00
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux.....	1.50	2.50	3.50	4.50	5.25	6.00
Nouveaux taux....	1.25	2.00	2.75	3.50	4.00	4.75
Tarif 'N'—						
Par 100 liv.						
Prod agricoles, etc—						
Est du Canada.....	0.60	0.80	1.00	1.40	1.60	2.10
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	1.00	1.40	1.60	2.25	3.00	3.60
Nouveaux taux....	0.80	1.20	1.50	2.00	2.25	2.80
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux	1.20	1.80	2.40	3.60	4.00	4.20
Nouveaux taux....	1.00	1.50	2.00	2.40	2.80	3.40
Tarif 'K'—						
Par 100 liv.						
Ale, bière, eaux minérales—						
Est du Canada	0.50	0.60	0.65	1.05	1.35	1.80
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	0·75	1·05	1.35	1.95	2.55	3.00
Nouveaux taux....	0.60	0·90	1.20	1.65	1.95	2·40
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux	0.99	1.20	1.80	2.70	3.15	3.60
Nouveaux taux....	0.75	1·20	1.65	2·10	2.40	2.85
Petits chargements "Gradués"—						
Pour 10 liv.						
Est du Canada.....	0.40	0.45	0.50	0.60	0.75	0.80
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	0.50	0.60	0.75	0.85	1.00	1.10
Nouveaux taux....	0.45	0.55	0.70	0.75	0.85	1.00
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux.....	0.55	0.75	0.90	1.00	1.10	1.15
Nouveaux taux....	0.50	0.70	0.75	8.90	1.00	1.05
Par 20 liv.						
Est du Canada.....	0.40	0.50	0.60	0.75	0.90	1.10
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	0.60	0.75	0.90	1.15	1.30	1.40
Nouveaux taux....	0.50	0.70	0.85	1.05	1.15	1.25
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux.....	0·70	1.00	1.20	1.30	1.45	1.65
Nouveaux taux....	0.60	0.85	1.05	1.20	1.25	1.35
Par 30 liv.						
Est du Canada.....	0.50	0.60	0.70	0.90	1.10	1.30
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	0.70	0.90	1.10	1.40	1.65	1.75
Nouveaux taux....	0.60	0.80	1.00	1.25	1.40	1.60
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux.....	0.80	1.15	1.50	1.70	1.85	2.10
Nouveaux taux....	0.70	1.00	1.25	1.50	1.60	1.70
Par 50 liv.						
Est du Canada.....	0.65	0·80	1.00	1.00	1.13	1.50
De Sudbury aux Mt-R						
Anciens taux.....	1.00	1.00	1.13	1.63	2.13	2.50
Nouveaux taux ...	0.80	1.00	1.00	1.38	1.63	2.00
Colombie-Anglaise—						
Anciens taux.....	1.00	1.25	1.75	2.25	2.63	3.00
Nouveaux taux....	1.00	1.00	1.38	1 75	2.00	2.38

DESTITUTIONS.

M. OLIVER demande:

1. Pour quelle raison J. R. Mackenzie, inspecteur des incendies pour le district n° 1, dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Anglaise, ayant sa résidence à Revelstoke, a-t-il été renvoyé?
2. Quand a-t-il été destitué?
3. Quel salaire recevait-il lors de son renvoi?
4. Par qui a-t-il été remplacé?
5. Quelle était l'occupation du remplaçant avant d'être nommé?
6. Quel est son salaire?

M. CROTHERS:

1. Pour intervention dans les élections.
2. 15 août 1912.
3. $5 par jour.
4. D. B. Macdonald.
5. Barbier.
6. $5 par jour.

M. MICHAUD demande:

1. Une enquête a-t-elle été tenue au sujet de la destitution d'Epiphane Nadeau, agent d'immigration à Saint-Léonard, comté de Victoria (N.-B.)?
2. S'il en est ainsi, où et quand a-t-elle été tenue?
3. Qui a recommandé le renvoi dudit Epiphane Nadeau?

M. CROTHERS:

1. Non.
2. Réponse au n° 1.
3. Le ministre.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UN AMENDEMENT A LA LOI CONCERNANT LA MARQUE DES FRUITS.

Sur motion de M. Burrell il est ordonné que la Chambre se formera en comité général, demain, pour étudier la proposition suivante:

Qu'il y a lieu de modifier la loi des inspections et de la vente, chapitre 85 des Statuts revisés de 1906 et de prescrire:—

(1) Que le Gouverneur en conseil, par voie de règlement, pourra prescrire les variétés de fruits importés dont les contenants doivent être estampillés au fer ou marqués; les estampilles au fer ou marques à employer à cette fin; le mode et le lieu de l'inspection et de la marque des colis;

(2) Que tous colis de fruits non estampillés au fer ou marqués en conformité desdits règlements seront confisqués; et

(3) Que toute contravention à ces règlements sera passible d'une amende d'au plus $50 et les frais.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UN AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Sur motion de M. Cochrane, il est ordonné que la Chambre se forme en comité général, demain, pour étudier la proposition suivante:

Qu'il y lieu de modifier la loi des chemins de fer et de prescrire qu'il sera payé au commissaire en chef de la commission des

chemins de fer pour le Canada un salaire annuel de $12,500.

LE MINISTRE DE LA MILICE.

M. BUREAU: Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désirerais appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur le paragraphe suivant que je lis dans le "Citizen" de ce matin au sujet d'un discours qu'il a prononcé hier soir:

Il a ridiculisé l'idée que les rebelles de 1837 étaient des patriotes et combattaient pour une cause juste, et il a fait un portrait très vif de la marche de la loge loyale des orangistes allant les combattre. Les orangistes n'ont pas attendu l'appel aux armes, mais se sont levés comme un seul homme pour écraser les rebelles qui n'étaient que des toqués et des bandits chassés de leur pays, et qui cherchaient à livrer le Canada aux Etats-Unis.

Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur le fait que sir George-Etienne Cartier. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député procède d'une façon très irrégulière. Il est contraire au règlement de lire des articles de journaux pour en faire la base d'une question ou d'un débat. D'après Brand et Peel la pratique est qu'un député doit être responsable de l'exactitude d'un article avant qu'il le lise dans la Chambre, mais cette pratique a été dans cette Chambre plus souvent violée qu'observée. Je crois qu'il serait bon de la suivre aussi près que possible.

M. BUREAU: Je désire demander au ministre de la Milice si le compte rendu de ces paroles est vrai, et afin qu'il puisse dire s'il est exact ou inexact, il faut qu'il sache ce dont il s'agit. Je désire demander au ministre s'il a prononcé, lors de l'inauguration de la salle des orangistes, à Hintonburg, les paroles que le "Citizen" lui met dans la bouche.

M. HUGHES (ministre de la Milice: Je regrette beaucoup que l'honorable député n'ait pas été présent à cette inauguration. Je serai heureux de l'avoir pour compagnon la prochaine fois que j'irai à une fête de ce genre. S'il veut être assez bon de donner un avis régulier de sa question je serai heureux de lui répondre.

M. BUREAU: Si la Chambre me le permet, je poserai une autre question à l'honorable ministre. Le "Citizen" rapporte aussi les paroles suivantes:

La Confédération a été fondée sur les principes de l'ordre orangiste, et il croit que les orangistes de cette époque ont eu beaucoup à faire dans la division du pays en comtés, districts et provinces.

L'honorable ministre a-t-il prononcé ces paroles à l'inauguration de la salle des Orangistes à Hintonburg?

M. HUGHES: Je promets à mon honorable ami de l'amener avec moi la prochaine fois que j'irai à Hintonburg. S'il veut bien donner avis régulier de cette question, je lui donnerai une réponse.

M. BUREAU: Je crois que la question est raisonnable.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. C'est une question qui peut parfaitement être inscrite au Feuilleton, et je crois que c'est ce qui devrait être fait. La coutume qui a grandi rapidement dans cette Chambre devrait être abandonnée autant que possible. Tous les jours les ministres ont à répondre à des questions de ce genre, et il n'est pas juste de s'attendre qu'un ministre de la couronne puisse répondre à l'improviste à toutes les questions. Si on les inscrit au Feuilleton, cela permet de donner une reponse satisfaisante.

DOCUMENTS EN RETARD.

M. KNOWLES: Si l'honorable ministre intérimaire de l'Intérieur (M. Crothers) veut bien se reporter à la page 2,473 du hansard, il verra que le 29 janvier la Chambre a ordonné le dépôt de trois rapports, qui peuvent être préparés en moins d'une demi-heure chacun, et je demanderai au ministre s'il veut bien les faire déposer aussitôt que possible.

M. CROTHERS: S'ils ne le sont pas encore je verrai à les faire préparer.

M. BUREAU: Je désire appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur un document qui n'a pas encore été déposé. Le 17 février dernier, la Chambre adoptait une résolution demandant le dépôt de la correspondance concernant le contrat pour le transport du courrier entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer du Pacifique à Trois-Rivières. J'ai des documents que j'ai demandés à l'honorable directeur général des Postes à une date ultérieure, mais celui-ci n'a pas encore été déposé. Je demanderai au ministre s'il veut bien le faire déposer le plus tôt possible. J'ai déjà eu l'occasion d'appeler son attention à ce sujet et il m'a promis que le rapport sera déposé.

M. PELLETIER: Je rappellerai la chose aux fonctionnaires de mon département.

NATURALISATION BRITANNIQUE UNIFORME.

M. MACDONALD: Au commencement de la session, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) sur la nécessité d'améliorer la loi au sujet de la naturalisation des étrangers dans l'empire. Le ministre m'a répondu alors que les autorités impériales avaient préparé un projet de loi qui devait être tout probablement discuté par le parlement anglais à la session actuelle. Le ministre peut-il nous dire où la question en est rendue. Le projet de loi a-t-il été adopté ou

est il probable qu'il le sera prochainement?

M. DOHERTY: Nous avons été en correspondance depuis ce temps-là avec les autorités impériales. Lorsque l'honorable député a appelé l'attention de la Chambre sur la question, j'ai déclaré que le gouvernement canadien avait proposé certains changements au gouvernement anglais dans le but d'appliquer le principe sur lequel les deux gouvernements s'étaient entendus. Depuis cette époque, le gouvernement anglais nous a fait parvenir son bill corrigé de façon à se rendre à la proposition que nous avons faite, et il nous demandait de lui faire savoir si les changements étaient satisfaisants. Une partie du nouveau bill traite spécialement de la question de naturalisation. Le bill traite aussi de la question générale de nationalité britannique. Cette partie du bill doit être mise en vigueur dans les possessions britanniques si leurs législatures l'adoptent, et restera en vigueur tant que lesdites législatures ne rappelleront pas leur loi. Le gouvernement anglais nous a envoyé son projet de loi avec la demande que nous lui fassions savoir si l'article qui exige l'adoption de la loi par les possessions nous sera acceptable. Nous avons répondu que nous étions prêts à accepter cet article du bill.

M. MACDONALD : L'honorable ministre a-t-il l'inttention de proposer pendant la présente session la loi dont il parle, et sera-t-il assez bon de déposer sur le bureau de la Chambre des copies de ce projet de loi, et aussi de la correspondance qui peut avoir eu lieu à ce sujet?

M. DOHERTY: Nous ne pouvons pas convenablement déposer un projet de loi avant que le bill proposé par le gouvernement anglais ait été adopté et soit devenu loi. Nous ne pouvons adopter aucune loi avant que ce bill soit approuvé par le parlement impérial. Je comprends que c'est l'intention du gouvernement impérial de déposer ce bill devant le parlement pendant la présente session et de le faire adopter. Dès qu'il le sera, nous pourrons agir. Au sujet de la demande de mon honorable ami qui désire que la Chambre soit mise en possession des autres documents, je serai heureux de me rendre à son désir.

M. LEMIEUX: Puis-je demander au ministre de la Justice s'il a reçu le bill déposé il y a quelques semaines par lord Haldane concernant les changements projetés dans le Conseil privé, et quand pouvons-nous espérer que le ministre de la Justice fera une déclaration à ce sujet?

M. DOHERTY: Oui, nous avons reçu le bill, avec une copie du discours prononcé par le lord chancelier lorsqu'il l'a déposé. Je dois dire que le bill ne propose rien de plus que la nomination de membres additionnels au comité judiciaire du conseil privé. C'est tout ce qui nous concerne.

Aux termes de la loi dans son état actuel, le nombre des juges ou juges à la retraite qui peuvent être nommés membres du comité judiciaire du Conseil privé est restreint à cinq. Le présent bill fixe ce nombre à sept. Je crois que la raison pour laquelle on juge opportun d'augmenter le nombre de ceux qui peuvent faire partie du comité, c'est que, dans l'état actuel des choses, tous les dominions ne sont pas représentés; le nombre fixé n'est pas assez grand pour permettre d'avoir des représentants de toutes les parties de l'empire, surtout si l'on tient compte du fait qu'un seul pays,—l'Australie, je pense,—a trois représentants sur les cinq. Je crois que le dessein du lord Chancelier était surtout de rendre possible la nomination d'un représentant de la Nouvelle-Zélande.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL DES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe de nouveau en comité à la discusion des articles du bill (n° 21), déposé par M. Borden, tendant à autoriser des mesures pour l'augmentation des forces navales actives de l'empire.

(Présidence de M l'Orateur-suppléant).

Sur l'article 4:

Lesdits navires, une fois construits et équipés, seront placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire.

M. BOIVIN: Avant que l'article 4 soit adopté, je demanderai si les articles 2 et 3 ont été agréés. Je crois que la délibération de ces articles a été ajournée. Pourriez-vous nous dire maintenant, monsieur l'Orateur, ou le premier ministre pourrait-il nous dire, quand la discussion des articles 2 et 3 sera reprise?

M. BORDEN: Dès que nous en aurons fini des articles 4 et 5, et peut-être plus tôt,—certainement, demain.

M. BOIVIN: Il me semble absolument ridicule pour notre Parlement de discuter les articles 4 et 5 du bill avant de savoir quelle forme prendront les articles 2 et 3. Je vois bien que le premier ministre juge son projet de loi tellement parfait qu'il ne saurait souffrir de modification. Je suis tenu de respecter son opinion, même si je ne la partage pas. Toutefois, je lui rendrai ce témoignage: je crois que si un membre de la députation, soit d'un parti ou de l'autre, proposait un amendement judicieux à l'article 2 ou à l'article 3,—et quand je parle d'amendement judicieux j'entends un amendement qui, de l'avis même du premier ministre, améliorerait son bill, car on sait que la perfection n'est pas de ce monde, il serait disposé à accep-

ter un tel amendement. Mais une modification de l'article 2 ou de l'article 3 pourrait rendre nécessaires des changements à l'article 4 ou à l'article 5. Ce ne sont pas là des textes indépendants, ce sont des articles distincts d'un même bill; ils complètent et expliquent les dispositions précédentes. A mon avis, il est parfaitement ridicule d'obliger le comité à discuter les articles 4 et 5, et de gaspiller ni plus ni moins le temps de la Chambre avant que nous sachions quelle sera la rédaction des articles 2 et 3.

Je reconnais qu'on nous a laissé une certaine latitude dans la discussion de l'article 2. Mais seulement trois ou quatre discours ont été prononcés sur le sujet de l'article 3 hier soir. Plusieurs honorables députés de la gauche avaient des amendements à proposer aux articles 2 et 3, et ces amendements ne pourront être soumis tant que les amendements déjà soumis n'auront pas été mis aux voix. Il semble que le sort de ces articles devrait être réglé avant que nous soyons appelés à délibérer les articles 4 et 5. Si je comprends bien l'application du nouveau règlement voté par la Chambre il y a quelques jours, il est possible que le premier ministre ait le dessein de proposer à un moment donné que ces quatre articles soient délibérés un certain jour, et qu'une fois la discussion reprise elle ne puisse plus être ajournée. Mais alors nous nous trouverions dans un certain embarras: les articles 3, 4 et 5 se trouveront être mis en discussion en même temps que l'article 2, et si la discussion se prolonge jusqu'à 2 heures du matin, alors les articles 3, 4 et 5 se trouveront avoir été adoptés sans avoir été discutés, et sans qu'aucun honorable député ait eu l'occasion de proposer un amendement à ces articles. Maintenant le règlement est en vigueur, et si le premier ministre se propose d'appliquer ce règlement, pour ma part, je ne m'y oppose pas; mais je suis d'avis qu'il devrait le faire d'une manière qui ne couvre pas de ridicule le Parlement et le comité aux yeux de tout le pays, en nous faisant discuter des articles sans savoir s'ils s'emboîteront ou non avec les articles précédents. Si on donnait avis que la délibération de l'article 2 devra prendre fin demain soir, et que l'article 3 sera délibéré lorsque nous saurons quelle est la forme définitive de l'article 2, et si l'on faisait de même en ce qui regarde l'article 4 et l'article 5, il ne faudrait pas plus de trois ou quatre jours pour disposer du présent bill en comité, et nous suivrions une ligne de conduite sensée, nous saurions au moins ce qui fait le sujet de la discussion. Je prie le premier ministre d'y réfléchir; les articles devraient être délibérés l'un après l'autre, et non pas tous en bloc, ce qui va nous

M. BOIVIN.

priver de toute chance de discuter les trois derniers articles.

M. BORDEN: L'honorable député n'a pas oublié sans doute que la discussion en comité des articles de ce bill, qui a déjà occupé, je pense, vingt jours entiers, a roulé, strictement parlant, sur l'article 2, La discussion n'a pas été circonscrite; elle a porté sur chacun des aspects du bill; mais comme, strictement parlant, la discussion portait sur l'article 2, bien que d'autres dispositions aient été discutées, il n'était loisible à aucun honorable député de proposer la modification d'autres articles. Nous ne songeons pas à empêcher ces honorables députés de proposer des amendements. Le mal vient de ce que ces honorables députés de la gauche, dans l'exercice de ce qu'ils jugeaient être leurs droits, n'ont pas. .. .

M. GERMAN: Leur devoir.

M. BORDEN: Eh bien, leur devoir, soit, puisque l'honorable député le préfère, — n'ont pas voulu permettre qu'aucun de ces amendements fût mis aux voix, et dès lors se sont privés de l'occasion de soumettre d'autres amendements. Nous n'avons nullement le désir de restreindre la discussion sur ce projet de loi. Si nous pouvons convenir du moment où la délibération de ce bill en comité devra prendre fin et de la date à laquelle il sera présenté pour sa troisième lecture, ces honorables députés de la gauche pourront répartir à leur guise cet intervalle entre les diverses dispositions. Pas de difficulté à ce sujet. Mais si nous ne pouvons nous entendre à cet égard, comme on le fait d'ordinaire en pareil cas, nous devrons procéder du mieux que nous pourrons, sans le moindre désir de circonscrire le débat, mais simplement dans le but de hâter l'achèvement réglementaire du bill, afin que nous puissions voir la fin de la session à une date raisonnable.

M. BOIVIN : Le premier ministre ne pense-t-il pas que, aux termes du nouveau règlement, il pourrait en quelques jours décider du sort des quatre articles qui restent à délibérer, et cela sans nous forcer à délibérer les dispositions suivantes avant que les précédentes aient été définitivement rejetées ou adoptées?

M. BORDEN: Je ne saisis pas très bien.

M. BOIVIN: Je demande si, sous l'empire du nouveau règlement, la modification de l'article 17 qui a été adoptée par la Chambre, il y a quelques jours, il ne serait pas possible pour mon très honorable ami de régler le sort, disons de l'article 2, avant de nous obliger à discuter les articles 3, 4 et 5; ne pourrait-il pas mettre aux voix l'article 3 avant de nous faire

discuter les articles 4 et 5; et la même chose en ce qui regarde l'article 4 ? Ne pourrait-il en quatre jours disposer définitivement de ces quatre articles avant de nous faire discuter les dispositions suivantes, sans nous mettre forcément dans la situation où nous sommes aujourd'hui de discuter l'article 4 et l'article 5 avant de savoir ce que seront les articles 2 et 3.

M. BORDEN: Je ne suis pas sûr de bien comprendre le sens des paroles de l'honorable député. S'il veut qu'on lui accorde un certain délai pour discuter l'article 2, puis l'article 3, puis l'article 4, et consent à ce que le vote soit pris sur ces articles à une date spéciale, je suis parfaitement disposé à conclure un tel arrangement; et même c'est ce que j'ai suggéré et offert il y a six ou sept semaines. Rien s'oppose à ce que nous concluions un arrangement parfaitement juste et raisonnable sur le sujet, absolument rien; mais, si ces honorables députés de la gauche rejettent toute proposition de cette nature, si nous ne pouvons nous entendre avec eux là-dessus, il va bien falloir que nous procédions du mieux que nous pourrons.

M. BOIVIN: Je sais bien que le premier ministre a fait de semblables propositions à l'opposition et que celle-ci ne les a pas agréées. C'est précisément pour cette raison, si je ne me trompe, que le règlement de clôture a été établi. Ce règlement a été interprété par l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), par l'honorable député de Brandon (M. Aikins) et par le premier ministre lui-même, d'une manière qui l'a rendu très compréhensible pour tout membre de la députation. Maintenant, si je comprends ce règlement, bien que l'opposition n'ait pas voulu laisser prendre le vote, et va persister dans cette attitude, la majorité en cette Chambre, sous la direction du premier ministre, ne peut-elle, en dépit de ce refus, déterminer l'adoption de l'article 2 demain soir? Je suis d'avis qu'elle le peut; et une fois l'article 2 adopté, nous pourrions discuter l'article 3, l'article 4 et l'article 5 beaucoup plus judicieusement que nous ne saurions le faire avant de connaître le texte définitif de l'article 2. Si je ne me trompe, avis peut être donné dès maintenant que l'article 2 devra être adopté par cette Chambre d'ici à demain soir; de même l'article 3 le soir suivant; ou bien avis peut être donné que tous deux devront être adoptés demain soir. Si l'avis est donné pour les quatre articles simultanément, je ferai observer au premier ministre, comme il le reconnaît lui-même, que nous avons été empêchés de proposer d'amendement aux deux derniers articles. L'article 2 sera discuté probablement durant les dernières six ou huit heures précédant la conclusion du débat, et les autres articles devront être adoptés sans propositions d'amendement de la part d'honorables députés de la gauche, bien que certaines de ces propositions puissent être agréables au premier ministre. On devra forcément s'abstenir.

M. BORDEN: L'honorable député, j'en suis sûr, voit où gît la difficulté. Effectivement, il a été proposé un amendement à l'article 3, ainsi qu'un amendement et un sous-amendement à l'article 2. C'est là que nous en sommes rendus à l'heure qu'il est. Si mes honorables amis de la gauche refusent de convenir d'un moment pour la mise aux voix du bill, et insistent pour que nous mettions à requisition dans ce but le nouveau règlement, il devient difficile de s'arranger pour qu'il leur soit permis de proposer d'autres amendements, une fois le sort de ceux-ci décidé. Je n'ai nullement le désir d'empêcher de tels amendements d'être proposés, mais je tiens à signaler à l'honorable député la difficulté suscitée non pas du fait de notre initiative, mais comme résultat de l'attitude prise par nos adversaires.

M. GRAHAM: La difficulté ne vient-elle pas de ce que la clôture ne peut être appliquée à ces articles que pour un seul à la fois, bien que cela doive prendre un peu plus de temps. Le premier ministre, cependant, désire mettre en jeu sa guillotine pour qu'elle fasse toute son œuvre en une seule fois, et il ajourne les articles l'un après l'autre afin de les avoir tous en même temps à l'abattoir et les assommer tous ensuite d'un seul coup.

M. BORDEN: Si mes honorables amis de la gauche désirent et veulent, comme ils nous en ont informés l'autre soir, empêcher le vote de ce projet de loi autrement que par un recours aux nouvelles règles, cela ne nous empêcherait pas en attendant de voter un amendement, et, ensuite, ils pourraient insister pour que la loi soit appliquée à un amendement subséquent. Quant à cela, rien ne les empêche. S'ils désirent présenter des amendements au bill, il leur est loisible de demander le vote sur chacun d'eux, moins le dernier, et insister ensuite sur l'application des nouvelles règles quant à celui-ci. Il me semble n'y avoir là aucune difficulté.

Sir WILFRID LAURIER: En effet, aucune difficulté: le jeu simple. Mon honorable ami marque trop de candeur en disant qu'il espère que le bon sens prévaudra. Ce n'est pas le bon sens que l'on cherche à faire prévaloir, mais la force, le bâillon. L'examen de deux articles de ce bill a été suspendu. C'est la première fois dans toute ma carrière parlementaire et la première fois dans celle de mon honorable ami que la discussion des articles d'un projet de loi est suspendue sans que l'on en donne des mo-

tifs. Plus d'une fois, un article a été suspendu, mais c'était afin d'obtenir de nouvelles informations, ou encore d'étudier à nouveau quelque point particulier. Mais hier le Gouvernement a demandé la suspension de ce deuxième article sans en donner aucune raison quelconque; mais nous savons néanmoins quelle en est la raison. La même chose se répétera aujourd'hui pour l'article 4, comme pour l'article 5, et demain tout sera expédié à la vapeur. Voilà ce qu'on se prépare à faire.

M. BORDEN : De nouveau, je dirai à mon très honorable ami qu'il a été consacré à la discussion de ce projet de loi en comité, plus de temps qu'à celui de tout autre projet de loi dont je me souvienne. En tant qu'il s'agit du bâillon, comme il l'appelle, j'ai déclaré à mon très honorable ami, il y a déjà plusieurs semaines, que, s'il voulait bien indiquer un délai raisonnable pour la mise aux voix du bill en troisième lecture, j'y consentirais volontiers. Il ne devrait donc y avoir aucune difficulté; à moins que des membres de la gauche ne veuillent insister pour l'application des nouvelles règles. Mon très honorable ami assure que notre intention est manifeste; elle l'est en effet. Mais mon très honorable ami veut se poser en martyr. Depuis huit ou neuf semaines, il a absolument refusé d'indiquer une date où le vote serait pris en comité sur la troisième lecture, et maintenant, après un débat qui a duré pendant plus de vingt jours, il parle de bâillon; et ces vingt jours ont, pour la plupart du temps, été employés à l'examen d'un seul article, celui-là même que nos adversaires avaient agréé comme partie de leurs propre politique.

Sir WILFRID LAURIER : Si je désirais me poser, ce ne serait pas en martyr, mais en héros, et dire, suivant en cela l'exemple de mon très honorable ami, que j'ai fait de l'obstruction et que j'en suis fier, comme il le proclamait il y a deux ans.

M. BORDEN: Je serais vraiment heureux que mon très honorable ami voulût bien reconnaître que l'on a fait à ce projet de loi une opposition systématique.

M. OLIVER : Je désirerais rappeler au souvenir du très honorable premier ministre, comme de la Chambre, qu'une entente la prise des différents votes, alors que le très honorable premier ministre annonça à la Chambre qu'elle laurait à siéger jusqu'à ce que l'article 2 eût été voté. Ce n'est qu'après que mon très honorable ami et ses partisans eurent entrepris de mener les affaires de la Chambre à l'aide de la force physique . . .

Quelques DEPUTES : Oh! oh!

M. OLIVER: Oui, à l'aide de la force physique en instituant une lutte d'endurance qui a tourné contre eux, que les membres de la gauche ont montré de la répugnance à faire un arrangement relatif au vote. Depuis lors, mon très honorable ami a jugé bon de mettre de côté tous les usages antérieurs, et, se fiant à sa majorité, il a pris sur lui de mener à sa guise la discussion. Ayant assumé ces responsabilités, il ne lui appartient pas de chercher des motifs à l'opposition. La gauche ne fait qu'insister pour son droit à continuer le débat, pour le droit à la liberté de la parole qui est celui d'un parlement et d'un peuple libre.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. le PRESIDENT (M. l'Orateur suppléant): Je ne désire point interrompre l'honorable député; mais pour le moment nous avons, je crois, l'article 4 à étudier, et je ne vois pas comment nous pouvons entrer dans ce débat. Je comprends que l'on puisse poser une question, mais non pas s'engager dans un débat. C'est l'article 4 qui est à l'étude et je ne saurais permettre une discussion autre que celle de cet article.

M. OLIVER: Si vous avez des règles, monsieur le président, qui ne me permettent pas de suivre le premier ministre dans les arguments qu'il a présentés à cette Chambre.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas eu l'intention d'empêcher l'honorable député d'énoncer ses opinions. J'ai simplement voulu prévenir le comité de ma répugnance à laisser se continuer ce débat.

M. OLIVER: Mon désir a simplement été de suivre et de réfuter jusqu'à un certain point le raisonnement qu'a fait le premier ministre à l'occasion d'un appel au règlement, et non pas à l'occasion de l'article dont le comité est saisi. Je veux critiquer l'attitude du premier ministre à l'égard de cette question. Je veux montrer qu'à mon humble avis il se rend peu compte des responsabilités de sa charge, en s'opposant à un délai de vingt-quatre heures pour l'étude d'un amendement à chacun des quatre articles de ce projet de loi, qui implique directement la dépense de 35 millions, qui implique un changement dans les relations constitutionnelles du Canada avec l'empire et met en jeu le respect que le Canada se doit à lui-même.

Pour me servir d'une phrase que l'on trouve souvent dans la bouche de mon très honorable ami, j'ose dire que la Chambre pourrait fort bien au besoin consacrer vingt-quatre heures de son temps ou la durée ordinaire d'une séance à une étude de chacun de ces articles et aux amendements dont ils peuvent être légitimement l'objet.

M. BOIVIN: Avec votre permission, monsieur le président, je désirerais poser une question au très honorable premier ministre. Le premier ministre juge-t-il

vraiment raisonnable de contraindre le comité à une discussion des articles 4 et 5 du projet de loi avant que nous sachions ce que pourront bien être en définitive les articles 2 et 3? C'est là une question qui me semble parfaitement légitime.

M. BORDEN: Mon honorable ami juge-t-il déraisonnable que nous arrivions à une conclusion sur l'article 2, par exemple, après l'avoir débattu pendant une vingtaine de jours en comité?

M. BOIVIN: J'admettrai que nous avons débattu l'article 2 pendant une vingtaine de jours; mais, en le débattant, nous avons fait une revue assez complète de l'ensemble du projet de loi.

Un DEPUTE: C'est là le point.

M. BOIVIN: L'article 3 a été débattu pendant environ trois heures seulement. Il n'a été présenté qu'un amendement à ce dernier article, et des membres de la gauche désireraient en présenter d'autres; mais nous en sommes empêchés. Les amendements à présenter auraient peut-être l'approbation du premier ministre lui-même, et, en ce cas, il les ferait peut-être siens, ce qu'il ne saurait faire s'ils ne sont pas proposés. Je demanderai au premier ministre s'il entend user de la règle adoptée en amendement à la 17e ou en abuser. En usant de la règle, les articles 2 et 3, s'il le désire, passeront demain soir par exemple, et ensuite nous pourrons discuter les deux autres. Cela se pourrait faire en quatre jours.

Avec les règles nouvelles, il pourrait en quatre jours disposer de ce projet d'aide navale, et nous pourrions le faire d'une manière raisonnable en le discutant avec intelligence, sachant au juste ce que seraient les articles. Je demanderai à mon très honorable ami s'il ne voudrait pas en toute justice avoir égard à cette résolution.

M. BORDEN: Il y a un point que j'aimerais à comprendre. Quand je me rangerais à cette proposition, je ne vois pas que mes honorables amis soient en meilleure posture. Je désire donner tout le temps voulu pour la discussion de ce projet de loi et, s'il faut nous servir des règles, en user d'une manière raisonnable. Supposé que je me rende à la prière de mon honorable ami, qu'arriverait-il? Nous consacrerions une journée spécialement à l'article 3, et nous ne laisserions pas de nous trouver en présence de l'amendement qu'a proposé l'honorable député de Welland (M. German). A moins d'écarter cet amendement de notre chemin, nous ne pourrions étudier ceux que nous annonce mon honorable ami de Shefford; ce qui fait qu'à mon sens, la situation ne serait guère plus avancée. Mon honorable ami voudrait-il bien me dire plus clairement quelles sont ses idées à cet égard.

M. BOIVIN: Les voici. Pour la discussion de l'article 3, on nous a donné trois heures et, si le premier ministre agréait ma proposition, il nous faudrait environ huit heures au moins pour débattre chaque article du projet de loi; c'est-à-dire qu'au bout de trente-deux heures ou à peu près nous en aurions fini du bill dans son entier. Si ensuite l'opposition consacre à un examen de l'amendement dont le comité est saisi les huit heures accordées, ce sera sa faute et non celle du premier ministre si nul autre amendement n'est présenté. Si, au contraire, il ne nous donne que trois heures et qu'il propose l'ajournement du débat sans nul avis, il est absolument impossible aux membres de la gauche de savoir quand la discussion sera clôturée, et impossible par suite de présenter quelque amendement.

M. BORDEN: En tant que ces articles sont concernés, je suis tout prêt à donner à la députation l'entière disposition du temps qui va s'écouler d'ici à deux heures de la séance de demain. Elle peut utiliser ce temps-là à sa guise, et, à cet égard, je veux bien en passer par l'opinion des membres de la gauche.

M. BOIVIN: Il est possible que les députés de la gauche ne s'entendent pas.

Quelques VOIX: Vraiment?

M. BOIVIN: Permettez-moi de compléter ma pensée.

M. BORDEN: Si je ne me trompe, la pensée de l'honorable député c'est que quelques députés tiendraient à discuter un article, et d'autres députés, un autre article.

M. BOIVIN: Il est possible que quelques députés attachent plus d'importance à tel article qu'à tel autre.

M. BORDEN: Je saisis parfaitement votre pensée. Peut-être l'honorable député voudrait-il bien se consulter avec ses collègues de gauche et voir s'il ne serait pas possible d'en venir à une entente à cet égard.

Quelques VOIX: Allons donc!

M. BORDEN: Le député de Shefford (M. Boivin) fait une proposition fort sérieusement et je m'efforce de lui donner une réponse sérieuse. Je serais bien aise qu'il le fît. Nous pourrions peut-être continuer à discuter l'article 4 et je pourrais me consulter avec lui à six heures.

M. MACDONALD: Les articles 2 et 3 sont en discussion en ce moment. Quand le premier ministre proposa l'ajournement du débat, il n'entendait le faire que pour cette

séance-là même du comité. A la reprise des délibérations du comité, le bill tout entier revint en discussion dans sa rédaction d'alors, et le président avait le devoir de faire délibérer les articles qui n'étaient pas adoptés, dans l'ordre où ils se présentaient. Parce que le premier ministre, il y a quelques jours, proposa l'ajournement du débat au moment où l'article 2 était à l'étude, cela ne veut nullement dire que l'ajournement doive avoir lieu indéfiniment. Ce comité est saisi du bill dans son intégrité; les articles 2, 3, 4 et 5 sont en ce moment devant le comité. Le président a le devoir de mettre en délibération l'article 2, qui est le premier article soumis à l'étude du comité qui n'ait pas encore été adopté. Peu importe que le premier ministre ait fait une motion, il y a quelques jours; l'ajournement en question ne s'appliquait qu'à la séance. A mon avis, le bill tout entier est en discussion et l'article 2 est celui que le président est tenu de demander au comité de discuter.

M le PRESIDENT: Si je ne me trompe, lorsqu'on ajourne la délibération d'un article, il faut présenter une motion tendant à le mettre en discussion et par conséquent, la procédure régulière serait de faire une motion tendant à remettre en discussion cet article. Quand le comité leva sa séance, nous discutions l'article 4.

Quelques VOIX: Non, non.

M. le PRESIDENT: L'article 4 avait été appelé.

M. MACDONALD: A mon avis, quand on fait une motion tendant à l'ajournement de la discussion d'une question dont le comité est saisi, l'effet de cette motion cesse avec la fin de cette séance-là même. Le président chercherait en vain une autorité à l'appui de la proposition portant qu'une simple motion d'ajournement d'un débat comporte l'ajournement indéfini de la discussion. La motion proposant que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de la question, quitte à siéger de nouveau, veut dire qu'à une séance subséquente, le bill dont était saisi le comité, au moment où l'on a fait la motion invitant le comité à rendre compte de ses travaux, revient sur le bureau; le comité est saisi du bill et la motion ne saurait pertinemment empêcher la discussion ordinaire des articles dans l'ordre à suivre pour leur adoption. Si le premier ministre, en faisant sa motion, il y a deux jours, eût proposé d'ajourner à jeudi l'après-midi ou vendredi, ou quelque autre jour de la semaine prochaine, le débat de l'article 2 du bill en question, alors si cette motion l'eût emporté, le comité eût été dans l'impuissance de délibérer l'article sur les entrefaites. Mais la motion ne tendait qu'à l'ajournement du débat de l'article et ne se rattachait qu'à cette séance-là même du comité. Le président n'a pas mûrement étudié la question. Je le répète, il chercherait en vain une autorité à l'appui de la proposition portant qu'à cette séance-ci, l'article 2 est en délibération devant le comité. Le bill dans son ensemble est maintenant sur le tapis et la motion du premier ministre n'est ni pertinente ni applicable. On ne saurait affirmer que la motion faite il y a deux jours apporte quelque restriction à nos droits, vu que nous avons l'impérieux devoir de délibérer chaque article du bill dans la teneur et la rédaction qu'il revêt, avant son adoption.

M. MEIGHEN: Le député de Shefford (M. Boivin) qu'il convient de féliciter ici de la loyale interprétation qu'il donne d'ordinaire au règlement, prétend qu'à moins de délibérer et d'adopter chaque article séparément, les députés ne seront pas en mesure de discuter les articles subséquents, avant de connaître la formule définitive de l'article précédent. De prime abord, l'objection semble plausible; mais il faut se rappeler ici que si l'opposition se trouve en pareille posture, c'est sur elle-même qu'en retombe la responsabilité qu'elle a délibérément assumée. Revenons à l'article 2 dans l'étude de cette question de règlement. Cet article est demeuré en discussion devant le comité, dix-neuf jours durant, et l'attitude prise par l'opposition a été d'empêcher la question d'être mise aux voix. Le député de Shefford l'a avoué cet après-midi, l'opposition a posé comme ultimatum que le comité n'en viendrait pas aux voix. Si l'opposition eût adopté une attitude différente, elle eût voté sur aucun des amendements qu'elle aurait désiré présenter à l'article 2, et, par conséquent, elle aurait connu la rédaction définitive de cet article. Cette situation fâcheuse, elle l'a elle-même provoquée par son attitude, par son obstruction obstinée, et le Gouvernement est impuissant à l'aider à sortir de cette impasse. La même observation s'applique à l'article 3. Cet article 3, dit l'honorable député, n'a été débattu que trois heures durant. J'en conviens; mais en trois heures, il eût été possible de proposer nombre d'amendements et d'en venir aux avis sur ces amendements, et si l'opposition eût fait preuve du moindre désir d'expédier la besogne et de provoquer les avis sur ces amendements, elle aurait obtenu plus de délai dans ce but. Si nous avons proposé la motion, c'est que, par son interminable et irréductible obstruction, elle nous a, de gaieté de cœur, lancé le défi. L'honorable député, je le sais, n'a pas participé à cette tactique. Il en conviendra, l'opposition a pris sur l'article 3 la même attitude que sur l'article 2; elle n'a jamais fait preuve du moindre esprit de conciliation à cet égard.

Elle a refusé de laisser le comité en venir aux avis sur son amendement de l'article 3, et après avoir adopté pareille attitude, elle se plaint aujourd'hui qu'elle est obli-

gée de passer à l'étude de l'article 4, sans savoir ce qu'il adviendra de son amendement à l'article 3. L'honorable député (M. Boivin) nous dit: "Vous pourriez nous aider dans cette mesure; faire adopter l'article 2 et consacrer à cette délibération une journée de façon définitive, puis délibérer l'article 3 et consacrer aussi à cette étude une journée définitive; puis, ajoute-t-il, il suffisait de consacrer quatre jours à l'étude du bill en comité. Mais, à mon avis, il faudrait au moins huit jours pour faire ainsi franchir au bill l'étape du comité. L'opposition aurait sans doute la chose pour agréable; mais j'en suis convaincu, le pays n'entend pas que le Parlement consacre encore huit jours à l'étude de ce bill en comité. L'honorable député en conviendra, quand bien même nous pourrions délibérer tous les articles, il ne serait pas en mesure de se prononcer définitivement sur un article quelconque, avant que les articles précédents aient été délibérés d'une façon définitive. Demain l'après-midi, à quatre heures, les honorables députés pourraient permettre à la Chambre d'en venir aux avis sur tous les amendements apportés à l'article 2, et alors ils connaîtront le texte définitif de cet article, puis nous passerions à l'article 3, sans plus d'embarras. Ils sauront définitivement à quoi s'en tenir sur l'article 3: ils pourront alors voter le texte définitif et passer à l'article 4. Ainsi, tous ces embarras que prévoit l'honorable député n'existent donc nullement.

Quelques VOIX: Vraiment?

M. MEIGHEN: Le député de Pictou (M. Macdonald) dit—pardon, il ne saurait obtenir de mandat électif de Macdonald.

M. MACDONALD: Je n'y tiens pas.

M. MEIGHEN: Le député de Macdonald prétend que, bien que l'étude des articles 2 et 3 ou, comme il le dit, le débat des articles 2 et 3 ait été ajourné, cela ne s'applique qu'au jour pour lequel l'ajournement a été proposé et nullement au jour suivant. A son avis, la motion aurait dû porter ajournement à date fixe. Qu'il consulte les autorités et il se convaincra qu'il n'existe réellement pas pareil ajournement d'un débat en comité; c'est l'étude qui doit être ajournée en comité, comme le dit May. Encore moins l'étude peut-elle être ajournée à date fixe. Mais ce qu'affirme l'honorable député, c'est qu'il n'y a pas d'ordre d'étude en comité. La base même sur laquelle reposent ces nouvelles règles, c'est que dorénavant il existera un ordre d'étude en comité et qu'à l'avenir l'étude d'un bill se fera article par article. Tel est le principe fondamental de ces nouvelles règles. Qu'i y ait eu, oui ou non, un ordre d'étude en comité, il en existera un dorénavant, si l'on veut que ces nouvelles règles soient intelligibles. C'est là ce qui ressort clairement du texte même de ces articles du règlements. Quand nous abordâmes l'étude de l'article 2 nous en disposâmes en proposant l'ajournement de son étude à une date à fixer plus tard, et il en fut ainsi pour l'article 3. Jusqu'à la reprise de l'étude de ces articles par voie de motion, comme le décrète le nouvel article 3 de la règle 17, ils échappent à la juridiction du comité. Nous en abordons l'étude à cette date définitive et nous réglons tout, ce jour-là même. Voilà le sens évident et le principe même de ces nouvelles règles et le député de Pictou doit le comprendre parfaitement.

M. MACDONALD: Mon honorable collègue n'a nullement répondu à mon objection. Il prétend que le règlement ne contenait rien qui permît l'ajournement de l'étude. . .

M. MEIGHEN: L'ajournement d'un débat à date fixe, ai-je dit.

M. MACDONALD: J'appelle l'attention de l'honorable député sur la règle 36, non modifiée.

Quand une question est à l'étude, il n'est accepté de motions que pour l'amender; pour l'ajourner à certain jour; pour la question préalable; pour la lecture de l'ordre du jour; pour passer à un autre ordre; pour ajourner le débat, ou pour que la Chambre lève sa séance.

Il me semble que c'est la motion que le premier ministre aurait dû présenter quand il s'est occupé de cette question.

M. MEIGHEN: L'honorable député verra immédiatement que cette règle s'applique à un débat de la Chambre et non d'un comité. Théoriquement, il n'y a pas de débat en comité; il y a considération par le comité. La question préalable n'est pas proposée en comité; l'ajournement de la Chambre n'est pas proposé en comité, et par conséquent, il verra immédiatement que la règle n'a pas d'application.

M. MACDONALD: Il me semble que les règles qui s'appliquent à un débat de la Chambre s'appliquent à un débat en comité.

M. GRAHAM: Le règlement le dit.

M. MACDONALD: Le règlement dit que les règles de la Chambre seront observées en comité général de la Chambre, autant qu'elles seront applicables, sauf les règles pour seconder les motions et limiter le nombre de fois qu'un député peut parler. Mon honorable ami (M. Meighen)—qui, à l'avenir, pourra être connu comme étant le professeur des règles et qui entreprend de parler ex cathedra sur cette question comme s'il était le seul qui soit renseigné à ce sujet—est assez bon pour indiquer ce que lui même et ses collègues sont gracieusement disposés à nous accorder. Je

tiens à lui rappeler que la motion faite par le premier ministre visait à renvoyer à plus tard le débat sur l'article 2 et la motion qu'il aurait dû faire à cet effet devait fixer la date du renvoi et il a omis de le faire.

M. MEIGHEN: Le mot "débat" n'existe pas du tout dans la motion du premier ministre.

M. MACDONALD: Les détails techniques soulevés par mon honorable ami sur cette question sont tellement uniques et spéciaux qu'il est impossible de le suivre. Je prétends qu'une proposition abstraite contenue dans une motion pour ajourner la prise en considération d'un article particulier, comporte l'ajournement pour ce jour-là seulement, et qu'aussitôt que le comité est saisi de la discussion de ce bill particulier, la discussion de l'article ajourné est repris régulièrement.

Mon honorable ami n'a pas répondu du tout à ce que j'ai dit, il a simplement fait une dissertation sur des questions absolument oiseuses. J'ai montré que l'article 36 s'applique dans les discussions de la Chambre et je prétends que le premier ministre n'ayant pas fixé de date quand il a fait sa motion pour ajourner l'examen des articles 2 et 3, ces articles sont devant le comité pour qu'il procède à leur examen complet. De plus, l'attitude prise par nos adversaires à l'égard des questions soulevées par mon honorable ami de Shefford (M. Boivin), en disant qu'ils sont prêts à permettre gracieusement ceci ou cela, est une situation qui ne peut pas être tolérée. Ce que nous voulons ici et nous allons insister pour l'obtenir, c'est la reconnaissance absolue de nos droits conformément au règlement de la Chambre; nos droits complets même avec le bâillon qui nous est imposé par nos adversaires.

M. MEIGHEN: Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit—je crois que l'honorable député de Pictou l'a clairement compris—sauf que je veux citer sur qui je m'appuie. Je lis dans May à la page 389:

> Le comité général de la Chambre n'a pas le pouvoir même d'ajourner ses propres séances ou d'ajourner une discussion à une future séance.

M. MACDONALD: Personne ne sait mieux que l'honorable député que la citation dont il nous a donné lecture n'est pas une réponse à ce que j'ai dit. L'auteur qu'il cite dit qu'un comité ne peut pas de lui-même ajourner une discussion et qu'il ne peut pas faire ceci ou cela, mais chacun sait que le pouvoir inhérent à un comité général est obtenu de la Chambre et que le comité doit faire rapport à la Chambre et obtenir l'autorisation de siéger à nouveau s'il le désire. Le principe général cité par mon honorable ami ne s'applique pas ici et il le sait bien.

M. MACDONALD.

M. BOIVIN: Je répondrai d'un mot au sérieux argument de l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), contre ce que j'ai dit en m'adressant au premier ministre. Il dit que si nous sommes obligés de discuter ces articles, chacun pendant deux ou trois heures, et ensuite de les adopter tous le même jour, c'est la faute de l'opposition qui a tant fait d'obstruction à l'article 2 du bill.

Pour la défense de cette thèse, je puis admettre que c'est exact, mais se rend-il compte qu'en appliquant les règles comme il le fait, le premier ministre bâillonne aussi bien ses partisans que l'opposition? Se rend-il compte que sept de ses partisans ont voté contre le bill naval? Ces députés ne font certainement pas partie de l'opposition. Ils ont pris part à ces longues séances sur l'article 2, mais s'ils l'ont fait, c'était pour aider le Gouvernement à maintenir un quorum à la Chambre et non pour adopter le bill. Ils n'ont certainement pas voté contre la clôture; ils ont voté contre la marine, mais ils se sont précipités hors de la Chambre et se sont cachés dans leur chambre quand la clôture a été mise aux voix. Ce ne sont pas des membres de l'opposition, nous n'avons pas la prétention de les appeler membres de l'opposition.

Quelques DEPUTES: Nous n'en voulons pas.

M. BOIVIN: Ce sont des partisans du premier ministre et qui ne sont pas d'accord avec lui sur ce bill, mais qui sont d'accord avec lui sur toute autre question et il n'y a pas de doute que ces députés ont des amendements à présenter sur ces articles. Le très honorable premier ministre en appliquant les règles comme il le fait en ce moment applique le bâillon sur la bouche de ses propres partisans. C'est pourquoi je prétends qu'ils ne devraient pas souffrir des fautes de l'opposition, si elle en a commises.

M. MACDONALD: Je demande que le président donne sa décision sur cette proposition.

M. le PRESIDENT: L'honorable député veut-il avoir l'obligeance de dire quelle est la question de règlement soulevée? Si j'ai bien compris, il a demandé de quel droit j'ai appelé l'article 4.

M. MACDONALD: Non seulement de quel droit vous avez appelé l'article 4. Je prétends que le devoir du président, quand l'examen du bill a été repris aujourd'hui, était d'attirer l'attention de la Chambre sur l'article 2 du bill qui est le premier article non encore adopté.

M. le PRESIDENT: Hier soir le très honorable premier ministre a proposé que l'examen de l'article 3 dudit bill fût re-

tardé. Après l'adoption de cette motion, j'ai fait rapport du progrès des délibérations. La règle qui doit guider le comité est la règle 55 qui dit:

Dans les délibérations sur les bills en comité général, le préambule est d'abord ajourné, puis chaque article est examiné dans l'ordre qu'il occupe.

Quand la discussion d'un article a été renvoyée à plus tard, je dois suivre cette règle et prendre l'article suivant. Je ne vois pas que nous puissions revenir sur aucun article à moins que le comité exprime sa volonté, par une motion adoptée, que cet article soit de nouveau pris en considération.

M. MACDONALD : L'honorable président ne comprend pas tout à fait ma question. Jusqu'à maintenant, sa décision est en ma faveur. Je prétends que lorsqu'une motion a été faite pour renvoyer à plus tard l'étude d'un article, ce renvoi n'est valable que pendant la séance particulière où la motion a été adoptée. Si la motion doit avoir une portée plus longue et renvoyer le débat à une autre date, afin d'empêcher le comité de reprendre la discussion à sa prochaine séance, il faut l'indiquer et je prétends que l'effet de la résolution faite hier par le premier ministre cessait quand le comité a fait rapport de l'état de la question. Comme une nouvelle séance de la Chambre a eu lieu et que le comité général s'est réuni pour discuter ce bill, je prétends que les articles 2 et 3 sont devant le comité pour être considérés.

M. le PRESIDENT: Je ne trouve aucune autorité ni aucune règle à ce propos. La seule règle que je puisse voir est celle que je viens de citer.

M. MACDONALD: Et la règle 36?

M. le PRESIDENT: Je dois appeler les articles dans leur ordre à moins qu'une règle claire me soit donnée. Je comprends qu'en reprenant ses séances le comité commence le travail exactement au point où il avait été laissé sans revenir en arrière.

M. MACDONALD: Permettez-moi de dire au président que dans sa décision il n'a pas considéré la situation en vertu de l'article 36 qui dit que la seule motion à faire au cours d'un débat, c'est de renvoyer le débat à un certain jour. C'est la seule façon de renvoyer le débat à une date fixe. Le comité peut durant une séance particulière décider qu'un certain article pourra être laissé en suspens pour le moment. C'est la motion presentée par le premier ministre.

M. le PRESIDENT: La règle 36 s'applique à la Chambre et non au comité.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami veut voir à la page 8, règle 13, paragraphe 4, il verra qu'elle s'applique spécialement au comité.

M. MIDDLEBRO: La règle citée par mon honorable ami se rapporte évidemment aux séances de la Chambre seulement. Par exemple elle se rapporte à l'ajournement de la Chambre. Il n'y a pas de règle de ce genre en comité.

M. GRAHAM: Peut-il y avoir discussion en comité?

M. MIDDLEBRO: Elle se rapporte aussi à la question préalable. Bourinot dit clairement que la question préalable ne peut pas être proposée en comité. Les ordres du jour n'ont aucun rapport avec le comité. Par conséquent, toute la règle 36 ne s'applique pas au comité. L'argument de mon honorable ami ne repose pas sur une base sérieuse.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami défendait ses causes de cette façon devant un tribunal, il n'aurait pas beaucoup de succès.

Une motion à l'effet d'ajourner un débat à une date déterminée peut être proposée en comité. Cette motion ne fait qu'ajouter les mots "à une date déterminée" à celle que l'honorable premier ministre a proposée lui-même. Tout ce que vient de dire l'honorable député ne refute pas la disposition contenue dans l'article 13, paragraphe 4, qui est ainsi conçu:

Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables, sont observées en comité général.

Ainsi, même quand une règle, à sa face même, est censée s'appliquer aux délibérations de la Chambre, elle peut s'appliquer aux délibérations en comité, s'il y a lieu.

M. le PRESIDENT: Je décide que l'objection de l'honorable député est mal fondée. L'article 13 qu'il a cité dit "en tant qu'elles sont applicables". Si l'on prend l'article 36 et si l'on consulte Bourinot, en tenant compte de la nature des motions dont pas une ne peut être proposée en comité, on voit que l'article 13 ne s'applique pas au comité de la Chambre entière.

M. MACDONALD: Permettez-moi encore une objection. (Bruits.) Si j'ai le droit de prendre la parole, ces interruptions devraient cesser.

M. le PRESIDENT: Silence.

M. MACDONALD: Je désirerais savoir sur quoi s'appuie l'honorable premier ministre pour proposer la remise de la discussion de cet article.

M. BORDEN: C'est une coutume admise depuis longtemps de remettre à plus tard la discussion d'un article ou de plusieurs articles, au moyen d'une motion. L'honorable député a dû le constater plusieurs fois, lui-même. De plus, les nouveaux règlements autorisent cette procédure.

M. GRAHAM: Pour tirer la chose au clair, je propose:

Que l'étude de l'article 4 soit remise à plus tard et que l'étude de l'article 2 soit maintenant reprise.

Je désire faire quelques remarques à l'appui de cette motion.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que cette motion soit discutable.

M. GRAHAM: D'après l'interprétation du règlement par le seul député de la droite qui se soit risqué à en donner une, l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), il faut au moins deux discours pour constituer un débat.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député a parlé sur une question quelconque, c'est sur une question de procédure. Sa présente motion ne peut pas du tout être discutée, qu'il y ait eu un, deux ou dix discours.

M. GRAHAM: C'est un point qui demande à être élucidé et autant vaut le faire à présent. Ou tous les membres de cette Chambre étaient sous une fausse impression quand cette règle a été adoptée, ou j'ai le droit de prononcer un discours sur cette question. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a posé une question à l'honorable premier ministre, concernant l'interprétation du règlement, et on lui a répondu que cette interprétation lui serait donnée en temps et lieu. Ensuite est venu l'honorable député de Portage-la-Prairie qui, comme presque toujours, a prononcé un discours très soigné, pour expliquer le sens exact de l'article en discussion. Parlant au nom du Gouvernement, il a déclaré expressément qu'un seul discours ne constitue pas un débat et qu'il en faut au moins deux, l'un pour et l'autre contre. D'après cette interprétation, je ne sais même pas si vingt discours prononcés par des membres de l'opposition constitueraient un débat. Permettez-moi de rapporter les paroles de mon honorable ami, telles qu'elles se trouvent à la page 8787 des Débats.

Je suggérerais à l'honorable député de Wellington-sud, s'il n'a pas une meilleure conception du mot "débat" de consulter le dictionnaire; . . .

Ecoutez bien ceci. Il s'agit de l'interprétation du Gouvernement, donnée par l'honorable député de Portage-la-Prairie, à la demande du premier ministre:

. . . un débat implique au moins un discours de chaque côté. Je prétends que, dans les limites de la signification du mot "débat", le gouvernement est tenu, etc.

J'ai noté ces paroles dans le temps, car je prévoyais qu'elles donneraient lieu à quelques discussions. Bien que la règle dise qu'un débat n'est pas permis sur cette motion, pour qu'il y ait débat, d'après l'interprétation donnée par le Gouvernement, il faut non seulement deux discours, mais un discours de chaque côté. Tant que je serai le seul à parler sur cette question, cela ne constituera pas un débat. J'irai plus loin et j'ajouterai que tant qu'il n'y aura pas un discours en opposition au mien, il n'y aura pas un débat et tous les honorables députés de la gauche parleraient en faveur de ma motion, que cela ne constituerait pas un débat.

Dans une autre circonstance, l'honorable député de Portage-la-Prairie a employé le mot "contradiction", mais je ne retrouve pas le passage dans le moment. Il expliquait qu'un débat nécessite une divergence d'opinions, un conflit de paroles, une discussion dans laquelle un argument est opposé à un autre. Son interprétation se résume dans les paroles que je viens de citer.

Je pourrais apporter d'autres preuves à l'appui de ma prétention, car il est allé jusqu'à dire qu'il n'y avait pas de débat, quand la Chambre siège en comité général. Je pourrais parler tant que je voudrais et cela ne constituerait pas un débat.

M. le PRESIDENT: L'honorable d...

M. MEIGHEN: Je suppose, monsieur le président, que vous êtes prêt à décider la question de procédure.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. GRAHAM: Je n'ai pas cédé la parole à mon honorable ami. Je n'ai pas fini mes remarques. Je me suis arrêté, parce que le président avait quelque chose à me dire, mais mon discours n'est pas fini.

M. MEIGHEN: J'en appelle au règlement.

M. GRAHAM: Je me proposais de continuer.

M. le PRESIDENT: Je suppose que l'honorable député parle sur la question de procédure.

M. GRAHAM: Je me suis peut-être écarté de la question, mais j'y reviens à l'instant. Je répète que l'honorable député de Portage-la-Prairie parlait au nom du Gouvernement. C'est sur l'invitation du premier ministre qu'il a pris la parole, pour nous donner une explication autorisée du règlement et c'est pourquoi je l'ai écouté avec beaucoup d'attention. Je ne prétends pas que quelqu'un ait compris ses explications, mais si quelqu'un a dû les comprendre, c'est bien lui. L'honorable député de Wellington-sud prétendait qu'un seul discours constituait un débat, et mon honorable ami répliqua qu'il ne peut y avoir de débat s'il n'y a pas au moins deux discours; il a même ajouté qu'il fallait un discours pour et un discours contre.

Je voudrais maintenant faire ressortir tout ce qu'il y a de bon sens et de logique dans la proposition de l'honorable député de Shefford qui demande au comité de reve-

nir à l'article 2 et de discuter les articles du bill dans l'ordre régulier, conformément à la règle que vous avez posée vous-même, monsieur le président, au lieu de sauter d'un article à un autre. Tant que nous ne saurons pas au juste quel sera le texte définitif d'un article, nous ne pouvons pas discuter, avec connaissance de cause, les articles suivants.

Permettez-moi de vous faire observer, monsieur le président, avant que vous rendiez votre décision, que ce que vous déciderez dans la présent cas, servira de précédent. Il est vrai que nous pouvons en appeler de votre décision à la Chambre, en faisant revenir l'Orateur au fauteuil. Mais rappelez-vous l'interprétation donnée par l'honorable député de Portage-la-Prairie que je viens de citer.

Si vous décidez que ce dernier était dans l'erreur et qu'un seul discours constitue un débat, le Gouvernement se doit à lui-même, il doit à la Chambre et au pays tout entier, de rappeler ce règlement et de nous faire savoir au juste ce qu'il veut dire avant de le faire adopter. Je ne voudrais pas employer un langage qui ne serait pas parlementaire, mais si une résolution de cette nature était adoptée par un autre corps délibérant, au moyen d'une interprétation erronée, on dirait qu'il a été adopté au moyen de fausses représentations, puisque ceux qui l'avaient proposée n'en comprenaient pas la portée. Si vous décidez qu'un seul discours constitue un débat, le Gouvernement a fait adopter ce règlement en mettant la Chambre sous une fausse impression, grâce à l'interprétation donnée par l'honorable député de Portage-la-Prairie.

M. MEIGHEN: Avant d'aborder directement la question qui nous occupe, je crois devoir expliquer aussi clairement que possible ma position à l'égard de ce règlement. J'ignore ce que mes honorables amis de la gauche ont dans l'idée et je ne sais pas sur quoi ils s'appuient pour dire que j'ai parlé en tout autre qualité que celle de membre de cette Chambre. Je me suis efforcé d'expliquer le règlement aussi intelligemment que possible. Je n'avais aucune qualité, officielle ou autre, pour parler au nom du Gouvernement. Que cela soit bien compris une fois pour toute. J'ai donné ma propre interprétation, appuyée sur les seules lumières de mon intelligence. Je n'ai jamais donné, ni prétendu donner, une interprétation au nom de qui que ce soit, et encore moins au nom du Gouvernement. Je ne dis pas cela parce que j'ai la moindre intention de modifier cette interprétation. Je croyais que c'était la bonne, comme je le crois encore, et j'espère que j'aurai l'appui du Gouvernement. En quoi cette interprétation est-elle défectueuse? On se rappelle que l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) maintenait énergiquement que, grâce au nouveau règlement, le Gouvernement pourrait empêcher toute discussion, même sur la deuxième lecture d'un bill. Je me suis efforcé de refuter cette prétention et j'ai dit que, selon une interprétation raisonnable du règlement, le Gouvernement enfreindrait l'esprit de cette règle s'il ne permettait pas à l'opposition de parler. Celui qui propose la deuxième lecture doit nécessairement prendre la parole pour faire sa proposition. Cela constitue son discours. Il peut ajouter des commentaires s'il le désire, mais s'il proposait alors la remise du débat, il enfreindrait l'esprit du règlement et donnerait une fausse interprétation au mot "débat". Il ne saurait refuser à l'opposition un privilège qu'il exerce lui-même.

C'est précisément là ce que j'ai dit, ce qu'on a lu et ce à quoi je souscris. L'honorable député de Renfrew-sud a invoqué un argument très élaboré et dont je n'ai pu saisir immédiatement—loin de là—toute la portée, pour établir qu'il faut nécessairement que le débat s'engage, avant que vous ne puissiez suspendre la discussion et que, par suite, une motion qui ne donne lieu à discussion peut être le point de départ d'une discussion bâtarde ou mal poursuivie. La difficulté, dans son cas, c'est qu'il oublie qu'on doit interpréter—ainsi qu'on est tenu de le faire en loi—tous les règlements qui sont en vigueur, en cette Chambre. Lorsque le règlement dit qu'il faut qu'il y ait débat, avant que motion ne soit faite pour renvoyer à plus tard la discussion, on doit interpréter le mot " débat " dans un sens raisonnable et en tenant compte de toute la phrase où on le relève. D'autre part, quand le règlement dit que, lorsqu'il s'agit d'une motion d'une nature particulière, il ne peut y avoir de débat, cela signifie qu'on ne saura chercher à engager la discussion. Mon honorable ami n'estime-t-il pas que cela est raisonnable et conforme au sens commun? On peut nier à quelqu'un le privilège de manger de certains mets. L'honorable représentant de Renfrew-sud pourrait interpréter cette ordonnance comme signifiant que si cet homme mange ce met et que s'il le crache ensuite, il observe l'ordonnance de son médecin. Je pourrais m'exempter d'insister sur des principes aussi enfantins, si je ne tenais pas à démontrer l'absurdité qu'on devrait faire disparaître de l'esprit ordinairement éclairé et loyal de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham).

M. GRAHAM: C'est sur ce point que mon honorable ami a fait erreur.

M. MEIGHEN: Qui aurait jamais pensé qu'un ancien ministre des Chemins de fer eût pu recourir à un argument aussi faible et aussi insensé?

M. GRAHAM : Pas de moitié aussi insensé ni aussi fallacieux que l'est la réponse.

M. GUTHRIE : Ce qui m'a surtout frappé dans l'interprétation de ces règles, c'est que, lorsqu'une interprétation douteuse de ces règles semble au Gouvernement de nature à venir à l'appui de la prétention qu'il avance, il se sert de ces règles, mais que, par contre, s'il arrive qu'on peut interpréter la même règle dans un sens favorable à la minorité en cette Chambre, les ministres se hâtent de répondre que cette règle ne doit pas être interprétée ainsi et qu'elle n'a jamais eu cette portée dans l'esprit de ses auteurs. Il ne s'est trouvé qu'un seul membre de la droite pour exprimer, au cours de tout ce débat, son avis personnel sur l'interprétation qu'il fallait donner à ces règles. Le premier ministre lui-même ne l'a pas fait. Je ne crois pas qu'il se sentît sur un terrain solide, lorsqu'il a risqué une explication quelconque; son esprit vacillait sur cette question et c'est pour cette raison qu'il a eu recours aux bons offices de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie qu'il a chargé de faire connaître la signification réelle qu'il fallait prêter a ces règles.

Dans une circonstance précédente, alors qu'il était question de ces règles, j'ai essayé d'établir que, si l'on s'en tenait à la lettre même, on pourrait constater que le Gouvernement avait le pouvoir de faire adopter une mesure par la Chambre, sans permettre à un membre de la gauche de risquer la moindre observation à ce sujet et je maintiens encore l'attitude que j'ai alors prise. Voilà la lettre stricte de ce règlement. Si les ministres jugent à propos d'en agir ainsi, ils peuvent avoir recours à ce moyen pour faire adopter un projet de loi. Voilà ce que je disais alors. La seule réponse que je reçus fut celle de l'honorable député de Portage-la-Prairie qui me dit que je ne comprenais pas la signification du mot "débat" et qu'il valait mieux, pour moi, consulter le dictionnaire pour savoir ce que ce terme signifiait. Il a eu l'obligeance d'affirmer que mon allégation était absolument opposée aux faits, puisqu'il n'y avait pas eu encore de discussion, mais que celle-ci s'engagerait bientôt. Certes, plus d'un discours a été prononcé durant ce débat. J'ai dit alors ce que je repète, aujourd'hui, que cela n'avait pas de sens commun. Mais il a maintenu son assertion et il a été jusqu'à dire que cela pourrait occasionner un conflit, tout autant que pouvaient le faire deux discours prononcés sur cette question. Si j'avais été présent, en cette Chambre, dans cette circonstance, j'aurais fait observer que, même si sa prétention était fondée, la mienne l'était également, puisque, s'il ne fallait plus qu'un seul discours, deux ministres pouvaient s'acquitter de cette tâche. J'ai ajouté que, dans ce cas, la gauche n'aurait rien à dire et que, si deux ministres ne suffisaient pas à cette besogne, trois ministres pourraient prendre la parole et

qu'alors on pourrait proposer qu'on ne permît à un seul membre de la gauche de prendre la parole. J'ai dit également que, la motion étant alors adoptée, le projet de loi pourrait être accepté, sans que la gauche eût dit un mot à ce sujet.

La Chambre a ajouté foi à l'allégation de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie que l'on pouvait prononcer, au moins, deux discours, durant le débat engagé. La Chambre a approuvé les paroles de l'honorable député, lorsqu'il a prétendu qu'un seul discours ne constituait pas le débat, et elle s'en est tenue à cette conviction, lorsqu'elle a adopté ce règlement.

Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) vient de présenter une motion et il en appelle au règlement. Il dit qu'il ne discute pas cette motion, qui ne peut faire l'objet d'un débat, ainsi que tout le monde le reconnaît, mais qu'il a l'intention de prononcer un seul discours à ce sujet. Autant que je sache, nul autre membre de la gauche ne se propose de discuter cette motion, mais c'est là ce que la suite fera connaître. Quoi qu'il en soit, si nous acceptons l'interprétation que fait de ce règlement l'honorable député de Portage-la-Prairie, le discours de celui qui a présenté cette motion ne constitue pas un débat. Nous qui siégeons à gauche, nous réclamons l'interprétation rigoureuse de ce règlement. On y a eu recours pour bâillonner une minorité et c'est pour cela qu'on devrait l'appliquer le plus rigoureusement possible dans le but de donner à cette minorité toute la liberté et tous les privilèges que comporte leur restriction. Donc, si la véritable signification de ce règlement et du mot "débat" est bien celle que j'ai indiquée, mon honorable ami de Renfrew-sud observe, certes, le règlement en discutant la motion qu'il a déposée, et si des motions semblables sont présentées par d'autres honorables députés, leurs auteurs pourront se prévaloir du même droit. Si le mot "débat" doit être interprété comme indiquant l'idée qu'on doit garder un silence complet, l'affirmation que j'ai faite, il y a quelques jours, lorsqu'on a débattu ce règlement, était exacte et la prétention de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie était absolument erronée. La Chambre, en se prononçant d'après cette prétention, a été absolument mise sous une fausse impression.

Le PRESIDENT: Des honorables députés ont fait allusion au discours de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie et à la définition que cet honorable député a prêtée au mot "débat". Mais je crois que l'appel au règlement est de savoir si les mots "non discutable" signifient qu'il ne doit pas y avoir de discussion, c'est-à-dire, qu'on ne pourra prononcer une seule parole, ou bien qu'on pourra faire un discours. Je ne puis voir que ces mots signifient autre chose, si ce n'est qu'on ne peut prononcer de paroles et, encore moins, de discours.

M. GRAHAM: Dans ce cas, nous avons été leurrés.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas ainsi que j'envisage le question et c'est pourquoi je décide que l'appel au règlement n'a pas sa raison d'être et que je mets la motion aux voix.

M. GRAHAM: A propos de cet appel au règlement, je veux en appeler à la Chambre, dans le but de régler cette question, puisqu'on nous a dit que le débat comportait plus qu'un discours.

M. l'Orateur reprend le fauteuil, et le président du comité fait le rapport suivant:

En comité général, M. Graham ayant proposé que la suite de la discussion sur l'article 4, soit renvoyée à une prochaine séance, et que la Chambre passe à la suite de la discussion sur l'article 2, le président a décidé que cette motion n'est pas discutable et n'admet aucune observation. M. Graham en appelle de cette décision à la Chambre.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de M. le président.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alguire,	Jameson,
Ames,	Kemp,
Armstrong (Lambton),	Lalor,
Armstrong (York, O.),	Lancaster,
Arthurs,	Lavallée,
Baker,	Lespérance,
Ball,	Lewis,
Barker,	Macdonell,
Beattie,	McKay,
Bennett (Calgary),	McLean (Queen, I.P.-E.),
Bennett (Simcoe),	Marshall,
Best,	Meighen,
Blain,	Merner,
Blondin,	Middlebro,
Borden,	Morphy,
Bowman,	Morrison,
Boyce,	Munson,
Boys,	Nantel,
Brabazon,	Nicholson,
Bradbury,	Nickle,
Burnham,	Osler,
Burrell,	Paquet,
Clare,	Paul,
Clark (Bruce),	Pelletier,
Clarke (Wellington),	Porter,
Clements,	Rainville,
Cochrane,	Reid (Grenville),
Crocket,	Robidoux,
Crothers,	Rogers,
Donnelly,	Schaffner,
Edwards,	Sévigny,
Elliot,	Sharpe (Lisgar),
Fisher,	Sharpe (Ontario),
Foster (King, N.-E.),	Smith,
Fripp,	Smyth,
Garland,	Stanfield,
Gauthier (Gaspé),	Steele,
Girard,	Stevens,
Green,	Stewart (Hamilton),
Hartt,	Stewart (Lunenburg),
Henderson,	Sutherland,
Hepburn,	Taylor,
Hughes (Victoria, O),	Thornton,
Weichel,	Walker,
White (Renfrew),	Wilson (Wentworth), et
Wilcox,	Wright.—94.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	MacNutt,
Boyer,	McCraney,
Bureau,	McCoig,
Carroll,	McCrea,
Carvell,	McKenzie,
Cruise,	McMillan,
Delisle,	Marcile (Bagot),
Devlin,	Michaud,
Douglas,	Nesbitt,
Fortier,	Neely,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Oliver,
Gauvreau,	Pacaud,
German,	Papineau,
Graham,	Pardee,
Guthrie,	Proulx,
Hughes (King, I.P.E.),	Reid (Ristigouche),
Kay,	Richards,
Knowles,	Ross,
Kyte,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lanctôt,	Thomson (Qu'Appelle),
Lapointe (Kamouraska),	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon,
Law,	Verville,
Lemieux,	Warnock et White, (Victoria, Alta.)—53.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Cockshutt,	Charlton,
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Tremain.	Chisholm (Inverness),
White,	Emmerson,
Fowler.	McLean (Queen), Sunbury),
Hazen,	Pugsley,
Rhodes,	Macdonald,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Perley,	Murphy,
Thoburn.	Robb.
Chabot,	Béland,
Thompson (Yukon),	Buchanan,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Roche,	Cash,
Broder,	Brown,
Coderre,	Cardin,
Cromwell,	Champagne,
Currie,	Ethier,
Elson,	Demers,
Forget,	Gordon,
Webster,	Lovell,
Wallace,	Power,
Carrick,	Martin (Montréal),

(La décision est maintenue.)

La Chambre, siégeant en comité général, reprend l'examen du projet de loi sous la présidence de M. l'Orateur suppléant

M. GRAHAM propose:

Qu'il soit sursis à l'examen de l'article 4 et que l'article 2 soit maintenant remis à l'étude.

(La motion est rejetée, 54 votant pour et 95 contre.)

M. le PRESIDENT: Nous passons à l'article 4.

M. KNOWLES: Il importe sérieusement de savoir à quel article nous en sommes rendus.

M. le PRESIDENT: Il a été donné lecture de l'article 4.

M. KNOWLES: Je vais essayer de faire voir au comité si nous avons régulièrement passé à l'examen de cet article.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député enfreint le règlement. C'est l'article 4 qui est à l'étude.

M. KNOWLES: Ce n'est pas de cet article-là que, à mon avis, le comité devrait s'occuper en ce moment, et je vais donner ler raisons que j'ai de faire cette assertion. Il s'agit ici d'un point de règlement. Je prétends que le comité n'est pas régulièrement saisi de l'article 4. Il se peut qu'il y ait certaines raisons de passer l'examen de cet article, mais si le comité daigne me prêter l'oreille, je lui dirai pourquoi nous ne devons pas le faire en ce moment. Nous aurions raison d'examiner l'article 2, puisque l'article 1er est adopté, mais je prétends qu'il n'y a pas lieu de passer à l'article 4. Abstraction de la motion que le premier ministre a faite hier soir pour demander l'ajournement de l'article 3, la seule règle que nous ayons pour nous guider réside en l'article 55 du règlement qui est ainsi conçue:

Dans les délibérations sur les bills, en comité de la Chambre entière, le préambule est d'abord ajourné, puis chaque article est examiné dans l'ordre qu'il occupe; le préambule et le titre ne sont examinés qu'en dernier lieu.

En se fondant sur cette prescription du règlement, on pourrait soutenir que nous en sommes rendus à l'article 1er, s'il n'était déjà adopté; nous en sommes donc à l'article 2, et j'affirme que rien ne nous autorise à passer à l'article 4. Examinons la raison que vous avez invoquée vous-même, monsieur le président.

Cet après-midi, vous avez commencé par citer le procès-verbal de la séance d'hier jusqu'au point où le premier ministre avait saisi la Chambre de sa motion tendant à l'ajournement de l'article 3, mais vous n'avez pas dit que cette motion avait été adoptée. Si importantes que soient les motions du premier ministre, elles ne sont obligatoires pour nous qu'en tant qu'elles sont adoptées. Mon très honorable ami (M. Borden) a bien proposé l'ajournement de l'article 3, mais il n'est pas moins vrai que le comité n'a pas adopté sa motion.

M. BOYCE: Je demanderai à l'honorable député s'il s'est reporté à la page 9570 des Débats (v.a.), où on peut lire ce qui suit:

M. Borden: Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau. (La motion est adoptée).

M. KNOWLES: La rapidité du coup d'œil qu'il a jeté sur cette affaire a, je le crains, fait commettre une légère erreur à mon honorable ami qui devra, pour se sortir du pétrin, recourir aux bons offices du député de Portage-la-Prairie (M. Meighen). La question n'est pas aussi facile à trancher que cela.

M. BUREAU: On a déjà répudié l'honorable député.

M. KNOWLES: Je suppose qu'on devra le remettre sur son piédestal. Tant que les ministériels n'auront pas trouvé à le remplacer, c'est sur lui qu'ils devront compter pour les tirer de l'ornière où ils sont enfoncés. Je m'étonne que la Chambre ait pu aussi longtemps se passer de ses lumières; elle a dû commettre d'innombrables erreurs. A quoi bon s'instruire quand l'ignorance fait le bonheur? Aussi ne demanderai-je pas à cet honorable député de se reporter aux décisions déjà rendues. Maintenant qu'il est revenu à la Chambre, je lui ferai observer que nous ne sommes pas régulièrement saisis de l'article 4.

Le représentant de Portage-la-Prairie ne doit pas savoir au juste à quel article nous en sommes rendus. A mon avis, nous en sommes à l'article 2, mais la décision du président m'est contraire; quoi qu'il en soit, nous ne sommes pas sur l'article 4. En se reportant à la page 9570 des Débats (v.a.), on constatera qu'appel ayant été interjeté de la décision du président, celle-ci fut maintenue par la Chambre; on y relèvera aussi ces quelques lignes:

Le Chambre se forme de nouveau en comité pour reprendre l'examen du bill sous la présidence de monsieur l'Orateur suppléant.

M. Borden: Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

Pour me servir de la delicate et appétissante métaphore de mon honorable ami de Portage-la-Prairie, la motion était peut-être à moitié avalée, mais elle ne passa point, le comité ayant levé sa séance et fait rapport de ses délibérations. Elle n'est pas encore adoptée, car elle n'a pu l'être pendant le reste de la nuit, quand la Chambre ne siégeait pas.

Une VOIX: Elle ne fut jamais mise aux voix.

M. KNOWLES: Si elle l'avait été, nous aurions voté.

M. BORDEN: Je n'ai pas vu le compte rendu de la séance, mais quand monsieur l'Orateur eut repris le fauteuil et que la Chambre se fut prononcé sur le décision du président du comité, je demandai la mise aux voix de ma motion qui fut votée à main levée.

M. KNOWLES: Le compte rendu ne l'indique pas.

M. BORDEN: Je n'y puis rien. Je me rappelle fort bien avoir fait cette demande avant de proposer que le comité levât sa séance et fît rapport de ses délibérations.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'étais pas ici à ce moment-là, mais on m'a dit que mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) ayant fait une motion, le premier ministre proposa l'ajournement de l'article 3 et que le député de Saint-Jean posa alors la question préalable, ce qui fit soulever un point de règlement. Ce point fut décidé contrairement à la manière de voir de mon collègue de Saint-Jean, appel de la décision du président ayant été interjeté à la Chambre, après quoi celle-ci siégea de nouveau en comité, et nulle question, m'a-t-on dit, ne fut alors mise aux voix.

M. BORDEN: La question n'était pas encore décidée. Quand j'eus fait ma motion, le député de Saint-Jean proposa la mise aux voix de la question préalable et le président déclara cette proposition irrégulière. Appel ayant été interjeté de la décision du président, celle-ci fut maintenue par la Chambre qui, ensuite, siégea de nouveau en comité. C'est alors que je demandai au président de mettre la question aux voix; il le fit et déclara la motion adoptée.

M. KNOWLES: Je ne me rappelle aucunement qu'elle ait été mise aux voix, car si elle l'avait été, nous aurions certainement voté. Je n'ai pas compris qu'elle fût mise aux voix, et si nous avions pu penser qu'elle l'était, nous n'aurions pas manqué de voter. Le compte rendu des débats est fait par un fonctionnaire de la Chambre et les procès-verbaux sont rédigés par un autre. Il me semble que le premier ministre ne se fiera plus autant à sa mémoire quand il saura que le rédacteur des procès-verbaux de la Chambre et le sténographe officiel, coïncidence singulière, s'accordent à constater que sa motion ne fut pas mise aux voix. Voici ce qui, d'après le procès-verbal, s'est passé immédiatement après le vote:

> Le comité reprend l'examen dudit bill.
> Après avoir délibéré et fait raport de l'état de la question, le comité lève sa séance et obtient la permisison de siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre.
> Et la séance est levée à 1 h. 45 du matin.
> Thomas Simpson Sproule,
> Orateur.

La signature de l'honorable député qui préside nos délibérations devrait ajouter à l'importance et témoigner de la véridicité du procès-verbal.

M. MEIGHEN: Je n'ai pas le procès-verbal sous les yeux; l'honorable député aurait-il l'obligeance de me dire s'il y est fait mention de l'ajournement de l'article 2?

M. KNOWLES: Mes honorables collègues de la gauche me disent que l'on a voté par assis et levé.

M. le PRESIDENT: Je crois devoir inviter l'honorable député (M. Knowles) à rectifier son assertion. Je me rappelle comment les choses se sont passées, et le greffier de la Chambre confirme la version donnée par le premier ministre. Après le vote maintenant la décision du président, j'ai mis la motion principale aux voix et l'ai déclarée adoptée. J'ai sous les yeux les notes du greffier, et j'y vois:

> La décision est maintenue; la motion de M. Borden est adoptée.

Je ferai observer à l'honorable député qu'il prétend que nous ne procédons pas régulièrement en abordant l'article 4; s'il veut bien relire la motion qui vient d'être déclarée irrégulière, il verra qu'elle est ainsi conçue:

> M. Graham propose que l'étude de l'article 4 soit remise à plus tard et que le comité reprenne l'examen de l'article 2.

M. BELAND: On ne saurait se fonder là-dessus.

M. le PRESIDENT: Cette motion a été rejetée et nous en sommes à l'article 4. Je l'ai décidé.

M. KNOWLES: Le fait qu'un membre de la Chambre propose de laisser de côté un article qui ne fait pas le sujet des délibérations et de passer à un autre article ne prouve pas que nous étudions le premier article. Je puis prendre la parole et proposer de laisser de côté l'article 2, et ma motion peut être rejetée, mais cela ne prouve pas que l'article 2 était vraiment l'objet de nos délibérations.

M. le PRESIDENT: Ce que j'ai dit avait uniquement pour objet de démontrer que le comité croyait évidemment que nous en étions à l'article 4. J'ai déjà décidé que c'est cet article qui est en discussion.

M. KNOWLES: De ce que le représentant de Renfrew (M. Graham) a proposé de laisser de côté l'article 4 cela ne prouve pas que nous en étions à cet article; deux noirs ne font pas un blanc.

M. le PRESIDENT: J'ai décidé que nous en étions régulièrement à l'article 4, et le seul recours de l'honorable député est d'en appeler de cette décision.

M. OLIVER: Devons-nous comprendre que vous avez rendu une décision pendant

que mon honorable ami (M. Knowles) avait la parole.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà décidé que nous en sommes à l'article 4. Je ne fais que le répéter.

M. KNOWLES: Dans ce cas, j'en appelle de votre décision et je veux savoir s'il m'est permis d'exposer mes motifs?

M. le PRESIDENT: Oui, de consentement du comité, mais je ne puis prendre la responsabilité d'accorder cette permission.

M. KNOWLES: Je n'ai pas besoin du consentement du comité; je ne solliciterai pas de faveur.

M. le PRESIDENT: L'honorable député doit comprendre que je ne puis accorder cette permission moi-même.

M. KNOWLES: Je n'ai jamais entendu dire jusqu'à présent que, dans une Chambre anglaise, l'Orateur peut rendre une décision pendant qu'un député a la parole.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que l'honorable député ait l'intention de faire injure au président; cependant, il doit comprendre que, bien qu'une question de règlement puisse être discutée, le président ou l'Orateur peut rendre sa décision, lorsqu'il se croit suffisamment renseigné.

M. GAUVREAU: Le bâillon nationaliste!

M. KNOWLES: Je ne la discuterai pas. Vous avez mal saisi ma pensée, monsieur le président. Le représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) m'a interrompu afin de poser une question, et lorsqu'il a cessé de parler, je me disposais à lui répondre. Vous avez rendu votre décision. L'honorable député n'avait pas le droit de m'interrompre, et parce qu'il m'a interrompu, on me bâillonne et on m'empêche d'exprimer mon opinion.

Quelques VOIX: Etouffez!

M. le PRESIDENT: L'honorable député en appelle-t-il de ma décision?

M. KNOWLES: Oui. Je soumets que nous n'en sommes pas à l'article 4.

M. GAUVREAU: Nous avons tout l'été pour le discuter.

Monsieur l'Orateur ayant repris le fauteuil, le président fait le rapport suivant:

En comité général, sur l'article 4, M. Knowles soulève une question de règlement à l'effet que le comité ne peut délibérer régulièrement sur l'article 4, mais bien sur l'article 3.

Le président décide que le comité délibère sur l'article 4, attendu que la délibération sur l'article 3 a été dûment et régulièrement ajournée sur motion à cet effet hier soir.

M. Knowles en appelle à la Chambre de cette décision.

M. OLIVER.

La question "la décision du président sera-t-elle maintenue?" est mise aux voix.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alguire,	Lespérance,
Ames,	Lewis,
Armstrong (Lambton),	Macdonell,
Armstrong (York, O.),	McKay,
Arthurs,	McLean
Baker,	(Queen, I. P.-E.),
Ball,	Marshall,
Barker,	Meighen,
Beattie,	Merner,
Bennett (Calgary),	Middlebro,
Bennett (Simcoe),	Morphy,
Best,	Morrison,
Blain,	Munson,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Nickle,
Bowman,	Osler (sir Edmund),
Boyce,	Paquet,
Boys,	Paul,
Brabazon,	Pelletier,
Bradbury,	Porter,
Burnham,	Rainville,
Burrell,	Reid (Grenville),
Clare,	Robidoux,
Clark (Bruce),	Rogers,
Clarke (Wellington),	Schaffner,
Clements,	Sévigny,
Crocket,	Sexsmith,
Cromwell,	Sharpe (Lisgar),
Crothers,	Sharpe (Ontario),
Donnelly,	Shepherd,
Edwards,	Smith,
Elliot,	Smyth,
Fisher,	Stanfield,
Foster	Steele,
(King, N.-E.),	Stevens,
Fripp,	Stewart (Hamilton),
Garland,	Stewart (Lunenburg),
Gauthier (Gaspé),	Sutherland,
Girard,	Taylor,
Green,	Thornton,
Hartt,	Walker,
Henderson,	Weichel,
Hepburn,	White (Renfrew),
Hughes (Victoria, O.),	Wilcox,
Kemp,	Wilson
Lalor,	(Wentworth) et
Lancaster,	Wright.—94.
Lavallée,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	German,
Bourassa,	Guthrie,
Boyer,	Hughes
Bureau,	(King, I.P.-E.),
Carroll,	Kay,
Carvell,	Knowles,
Cruise,	Kyte,
Delisle,	Lachance,
Devlin,	Lanctôt,
Douglas,	Lapointe
Fortier,	(Kamouraska),
Gauthier	Laurier (sir Wilfrid),
(St-Hyacinthe),	Law,
Gauvreau,	Lemieux.

Loggie,	Proulx,
MacNutt,	Reid (Ristigouche),
McCraney,	Richards,
McCoig,	Ross,
McCrea,	Séguin,
McKenzie,	Sinclair,
McMillan,	Thomson
Marcile (Bagot),	(Qu'Appelle),
Michaud,	Tobin,
Nesbitt,	Turgeon,
Neelv,	Verville,
Oliver,	Warnock et
Pacaud,	White (Victoria,
Papineau,	Alta.)—52.
Paraee,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin,
Bristol,	Bickerdike,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Cockshutt,	Charlton,
Davidson,	Chisholm (Antigtnish),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Tremain,	Chisholm (Inverness),
White,	Emmerson,
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Hazen,	Pugsley,
Rhodes.	Macdonald,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Perley,	Murphy,
Thoburn,	Robb,
Chabot,	Béland,
Thompson (Yukon),	Buchanan,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Roche,	Cash,
Broder,	Brown,
Coderre,	Cardin,
Currie,	Ethier,
Elson,	Demers,
Forget,	Gordon,
Webster,	Lovell,
Wallace,	Power,
Carrick,	Martin (Montréal),
Cochrane,	Graham,
Jameson,	Molloy,

(La décision est maintenue.)

La Chambre se forme de nouveau en comité sous la présidence de monsieur l'Orateur suppléant.

M. STEVENS: Maintenant que nous avons tranché la question de règlement et décidé que cet article fait l'objet des délibérations du comité, je désire faire quelques commentaires. Je lirai l'article afin de renseigner la députation, car nous avons discuté d'autres questions pendant si longtemps que nous avons oublié ce qu'il contient. Le voici:

Lesdits navires, après avoir été construits et équipés, doivent être placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire.

Tout d'abord, je désire féliciter le Gouvernement au sujet d'une chose qui a trait au présent article. . .

M. CARVELL: Très bien! terès bien!

M. STEVENS: Je suis bien aise de savoir que le représentant de Carleton (N.-B.) est d'accord avec moi pour féliciter le Gouvernement.

M. CARVELL: Il me fait plaisir de voir que mon honorable ami a retrouvé l'usage de la parole.

M. STEVENS: Je crois qu'il conviendrait que le député de Carleton gardât le silence pendant qu'un de ses collègues a la parole; je ne pense pas que la Chambre tire beaucoup de profit des commentaires qui tombent de ses lèvres. Je parlais de mon désir de féliciter le Gouvernement de ce que la présente loi est une amélioration de la loi du service naval qui a été inscrite dans les Statuts de 1910. Elle fait plus, elle prouve que ce pays consent à prendre la responsabilité de coopérer à la défense de l'empire. Il y a des années que la population du Canada demande ce projet de loi. La majorité consentait à une contribution afin de coopérer au maintien de la prépondérance de l'empire et de prendre part aux dépenses qu'elle entraîne.

Au cours du débat sur la deuxième lecture du bill, et l'an dernier pendant la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, j'ai soutenu que le Canada devrait supporter sa quote-part des dépenses en vue de maintenir la suprématie navale, d'après l'importance de son commerce comparé au commerce de l'empire. Toutefois, j'ai quelques critiques à faire au sujet de l'article que nous étudions, et je ne crains pas de les faire. Je suis convaincu que les habitants de ma province approuveront les critiques que je ferai à ce sujet. Les sentiments de la population de cette province sont bien connus de la Chambre et des députés de la gauche qui se sont plu à reprocher de temps à autre aux habitants de la Colombie-Anglaise leur manque de patriotisme et leur peu d'attachement à leur province; aussi, je saisis cette occasion de faire une recommandation ou deux au ministère.

Tout d'abord je ne crois pas que ce soit suffisant. L'article dit clairement que ces navires pourront être mis à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire. Pour ma part, je crois que l'on devrait en faire un don absolu et sans restriction aux autorités anglaises pour la défense navale de l'empire. Je ne prétends pas que cette politique devrait être perpétuée, mais je dis qu'au sujet de cet article du bill et dans la circonstance présente, si nous voulons donner au pays et au monde entier une preuve de nos sentiments dans la question, nous devrions en faire un don complet. Cependant le Gouvernement a cru à propos de rédiger l'article de cette façon.

M. CARVELL: Le Gouvernement ne sait pas lui-même ce qu'il veut.

M. STEVENS: Je crois que l'honorable député de Carleton s'aperçoit que malgré les trente discours de l'honorable député de Saint-Jean, les douze discours de l'honorable député de Red-Deer, les onze qu'il a prononcés lui-même et les nombreux autres discours des membres de l'opposition, le Gouvernement ne connaît pas encore ses propres intentions, et se propose cependant de les mettre à exécution.

M. CARVELL: Avec le bâillon.

M. STEVENS: L'honorable député parle de bâillon. Qu'il me permette de lui répondre à ce sujet. Jusqu'au moment de la deuxième lecture, cinquante-sept discours avaient été prononcés sur le bill, même nombre pour les membres de la droite et pour les membres de la gauche. Je demande à cette Chambre et au pays si des discours qui remplissent quatorze cents colonnes du hansard ne constituent pas une discussion suffisante d'une mesure comme celle-ci.

M. OLIVER: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander de quoi il parle maintenant? Il n'a pas prononcé de discours alors.

M. le PRESIDENT: Je comprends que l'honorable député répond à une question.

M. STEVENS: Non seulement cela, mais après s'être défendu, lorsque cela faisait son affaire, de ne pas faire d'obstruction, le chef de la gauche vient dire aujourd'hui avec audace que l'obstruction était justifiable. Et l'autre jour à Toronto, tout comme il l'a dit dans cette enceinte, le chef de l'opposition a posé en héros parce qu'il a fait de l'obstruction.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit que je suivais l'exemple du héros de la droite, qui se vantait à la dernière élection d'avoir fait de l'obstruction.

M. STEVENS: Nous admettrons l'héroisme du chef du Gouvernement, mais nous n'en voyons pas chez les honorables députés de la gauche. Je n'hésite pas cependant à dire qu'à mon avis cet article ne va pas assez loin dans la part que nous devons prendre à la défense navale. Nous devrions tenir compte du fait que le commerce du Canada, commerce qui est toujours allé en augmentant, a été protégé par la marine impériale depuis cent cinquante ans, sans qu'il nous en coûta un sou. Ne serait-il pas temps alors de reconnaître nos obligations et de donner quelques preuves de notre intention de remplir notre devoir d'une façon qui sera à l'honneur du pays et en rapport avec la dette que nous avons contractée. Non seulement le bill ne va pas assez loin, mais j'ai encore une autre critique à faire à ce sujet. L'article dit: "Lesdits navires lorsqu'ils seront construits." Or, je regrette que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos d'insérer dans cet article le mot "prompt" ou immédiat", ainsi que nous l'avons fait dans la résolution il y a quatre ans. Je crois que l'action sur le bill devrait être prise immédiatement. Je n'ai aucun doute que c'est l'intention du Gouvernement, mais je crois qu'il aurait été sage d'avoir déclaré dans ce bill que cette action devait être prise immédiatement après l'adoption de la mesure. Telle est ma deuxième critique.

Il n'y a rien non plus dans le bill disant quand ces vaisseaux doivent être construits. Ils peuvent être construits cette année, ils peuvent ne l'être que l'année prochaine. Je présume que l'intention du Gouvernement est qu'ils soient construits cette année. Je présume que l'objet que le Gouvernement a en vue est d'entrer en négociations pour la construction de ces navires aussitôt que le bill aura été adopté.

La Chambre me permettra de faire quelques observations au sujet de la construction. Les honorables membres de la gauche ont critiqué beaucoup l'attitude prise par le Gouvernement parce que le Canada n'est pas présentement outillé pour construire des navires comme ceux désignés dans le bill, et l'opposition a essayé de faire croire au public que le Gouvernement était opposé à la création de l'industrie des navires au Canada. Je crois qu'il est du devoir des membres de la droite de répondre à cette accusation. Le premier ministre a déclaré lui-même très clairement dans le discours qu'il a prononcé lorsqu'il a déposé le bill, le 5 décembre dernier, que l'amirauté était prête à coopérer avec le Gouvernement dans le développement de l'industrie des navires au Canada.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures et la Chambre se forme de nouveau en comité.)

Reprise de la séance.

M. STEVENS: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, je discutais la construction des navires en rapport avec l'article 4 du bill. Je faisais voir la faiblesse des critiques de l'opposition à ce sujet.

Les membres de la gauche ont prétendu qu'il était relativement facile de construire des navires tels que ceux requis par ce bill et par l'amendement proposé par le chef de l'opposition. De deux choses l'une, ou les membres de la gauche n'ont pas étudié sérieusement la question, ou ils ne sont pas sincères dans leurs prétentions.

Ils persistent à dire que les membres du Gouvernement et les membres de la droite sont opposés au développement de l'indus-

trie des navires dans notre pays. Ils cherchent à tirer un avantage politique en répandant dans le public l'idée que nous ne voulons pas encourager l'industrie des navires.

L'honorable premier ministre, lorsqu'il a déposé ce bill, a déclaré distinctement qu'une entente était intervenue entre lui et les autorités impériales en vertu de laquelle l'industrie des navires au Canada serait encouragée d'une façon certaine et définie. Je prétends que l'attitude du Gouvernement dans cette affaire est très sage.

Nos amis de l'opposition disent que c'est une chose relativement simple que d'établir des chantiers maritimes tels que ceux qui seront nécessaires. Ils prétendent qu'on devrait les établir immédiatement, comme si un grand chantier maritime pouvait être fait dans le cours de quelques mois ou de quelques semaines. J'ai eu l'avantage de visiter le chantier de la New-York Shipbuilding Company, de Camden, New-Jersey. L'outillage en est excellent, mais ce n'est que tout dernièrement qu'on a réussi à y construire de grands navires, bien que ce chantier ait été établi il y a plus de quinze ans. Il a fallu quinze années de travaux pour arriver à donner au chantier ses dimensions actuelles, et le mettre en état de soutenir avec succès la concurrence des grands chantiers de navires du monde. Pendant ma visite, j'ai eu l'avantage de monter à bord du navire de la République-Argentine, le "Morel", que construisait la compagnie de Fore-River, laquelle compagnie a failli sous le fardeau de la construction de ces deux navires pour l'Argentine. Le "Morel" est aujourd'hui dans les chantiers de la New-York Shipbuilding Company, à peu près à moitié terminé, bien qu'il dût être livré il y a déjà plus de six mois. La coque est terminée, mais est encore dans un état très brute. Cependant rien encore n'a été fait à l'intérieur, et il faudra probablement une autre année avant que le navire puisse être complété.

Je ne dis pas cela pour faire croire qu'il est impossible pour le Canada d'avoir des chantiers maritimes, mais simplement pour montrer la difficulté qui se dresse devant nous ou devant tout pays qui veut entreprendre de créer des chantiers où l'on puisse construire des navires de ce genre. Il faudrait probablement quinze ans au Canada pour établir un chantier et un outillage suffisants pour nous permettre de construire des navires comme ceux qui sont proposés dans ce bill.

Examinons brièvement et d'une façon générale quelques-unes des conditions nécessaires à l'établissement d'un grand chantier maritime. Il faut d'abord avoir de grands dépôts de fer et d'acier à un endroit rapprocher de ce chantier. Sur la côte du Pacifique, nous espérons avoir un jour de grands chantiers maritimes. Nous avons déjà un certain nombre de petits chantiers qui réussissent bien, et nous espérons que dans quelques années nous en aurons de plus grands. Mais je ferai remarquer au comité et à la Chambre, que le Gouvernement du Canada ou le gouvernement de la Colombie-Anglaise devront faire quelque chose pour encourager le développement des grands dépôts miniers de la Colombie-Anglaise, afin que nous puissions avoir du fer et de l'acier en grande quantité à proximité, de même qu'à un prix aussi raisonnable que possible pour la construction de navires de ce genre. Nous avons ces grandes ressources naturelles chez nous, mais elles ne sont aucunement développées, et il faudrait beaucoup de travail et de capital pour les exploiter.

La question suivante à considérer est celle des armements. On doit reconnaître que dans la réunion d'un outillage comme celui qui est nécessaire, une organisation considérable et parfaite est essentielle. Tous les membres de cette Chambre admettront qu'il est nécessaire d'avoir à la tête de toute grande entreprise, que ce soit un chantier maritime ou une manufacture d'instruments aratoires, ou encore une raffinerie de sucre, ou n'importe quelle autre grande institution, où il est nécessaire d'avoir des ouvriers expérimentés et une excellente organisation des administrateurs des plus habiles, des plus intelligents et des plus compétents. Naturellement, la réponse à ceci est : les Canadiens ne valent-ils pas les sujets des autres pays? Sans doute, mais ce n'est pas dans les petits chantiers où l'on construit des navires insignifiants, comparés à ceux que l'on veut construire, que l'on peut trouver des hommes capables de diriger les chantiers considérables que l'on a en vue.

Il sera nécessaire de s'assurer les services de quelqu'un qui, non seulement aura les capacités requises chez un organisateur, mais de plus aura l'expérience du métier. Il est bien connu que, en ce qui regarde toute grande entreprise, l'administrateur, pour assurer le succès, doit avoir la connaisance pratique des détails du métier. C'est un des premiers principes. En second lieu, on devra avoir à sa disposition une abondance de main-d'œuvre experte. Supposons que vous établissiez une industrie, disons sur la côte du Pacifique, c'est le pays qui m'intéresse particulièrement, et que vous attiriez là-bas juste le nombre d'hommes suffisant (car aucune industrie n'engage plus d'ouvriers qu'il ne lui en faut); aussitôt nous nous trouverons en présence de cette difficulté: au fur et à mesure de l'achèvement de certains travaux, vous congédieriez un certain nombre d'ouvriers, et vous seriez constamment exposés à perdre cette classe d'ouvriers experts, à moins qu'il n'y eût dans

les environs quelque autre établissement du même genre où ils puissent trouver à s'employer dans leur spécialité. Ainsi donc, en Europe et dans les centres populeux des Etats-Unis de l'Est, on a à sa disposition une main-d'œuvre experte, qui trouve de l'emploi auprès d'un certain nombre d'établissements, de sorte que leur aide est toujours plus ou moins en demande. Il peut paraître simple de dépenser $20,000,000 pour établir un de ces chantiers; mais nous ferons bien de songer à l'avenir et de nous demander quelle chance nous aurons de maintenir un tel établissement en activité, quelle chance nous aurons de le maintenir en dépit de la concurrence universelle.

Un des incidents les plus remarquables de la présente session, ça été la conversion de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), que je vois occupant un siège de ce côté-ci de la Chambre. J'ignorais qu'il eût un siège parmi les ministres.

M. CARVELL: C'est ce qui va arriver bientôt.

M. STEVENS: Il est assez curieux qu'en dépit de son zèle et des grands efforts qu'il fait pour s'assurer un siège sur les banquettes du Trésor, l'honorable député de Carleton n'y soit pas encore parvenu.

M. BUREAU: Ne vous inquiétez pas sur le compte du député de Carleton.

M. STEVENS: Je dis qu'un des événements de la session ça été le complet changement d'attitude du député de Red-Deer. Je ne lui ai jamais entendu faire de discours où il n'ait pas abordé la question du libre-échange, comme on l'entendait en Angleterre il y a vingt-cinq ans. Mais à l'égard de la question actuellement sur le tapis, il prend une toute autre attitude. Nous ne prétendons pas qu'il n'y a pas lieu d'encourager le développement d'industries au Canada. Nous disons que dans les conditions qui existent à l'heure qu'il est, nous avons raison d'adopter la ligne de conduite indiquée dans le projet de loi. Je le répète, des assurances ont été données à la Chambre que le Gouvernement et l'amirauté vont, dans un avenir prochain, encourager l'établissement de chantiers de construction dans notre pays.

M. BUREAU: Et construire des réservoirs à l'huile.

M. STEVENS: Maintenant, je désire parler brièvement de la question de l'aménagement, mentionné également dans cet article. Au commencement du présent débat, d'honorables députés de la gauche prétendirent dans les termes les plus catégoriques que nous étions en mesure, non seulement de construire des navires de guerre, mais de les garnir entièrement des canons les meilleurs et de toute autre chose à l'avenant. Maintenant leur attitude est tout autre. L'honorable député de Carleton (M. Carvell), qui est peut-être de tous les membres de l'opposition celui qui a le plus étudié cette question, déclarait très nettement l'autre jour qu'il n'y avait pas lieu pour nous de construire ou de confectionner tout ce matériel au Canada; que nous pourrions commencer par construire les coques, et importer le matériel de l'étranger, s'il était nécessaire. C'est là une opinion très raisonnable et c'est exactement celle que nous émettons. Nous disons: Faisons ce qu'il est possible, encourageons cette entreprise; mais nous ne nous proposons pas d'attendre que notre outillage soit complet pour assumer les responsabilités de la défense nationale ou impériale.

La dernière question que je désire aborder est celle de la défense commune de l'empire, question à l'égard de laquelle nous différons, et qui est aussi indiquée dans cet article, de sorte qu'en y référant, je ne m'éloigne nullement de ce qui fait le sujet du débat. Nos adversaires se déclarent nettement hostiles à toute initiative de la part du Dominion en vue de la défense commune de l'empire. Ils déclarent nettement et catégoriquement qu'il est du devoir du Canada d'établir un système de défense pour le Canada, et que dans le cas de conflit entre l'empire et d'autres pays, ce sera au Parlement de décider si, oui ou non, le Canada doit participer à cette guerre. Je vais citer les paroles du très honorable chef de l'opposition qui le font voir clairement; et à ce sujet, je dirai que lorsque le député de Richmond (M. Kyte) a cité ces paroles, l'autre soir, il les a attribuées au leader du Gouvernement. Je lui rappellerai qu'elles émanent du très honorable leader de l'opposition, qui s'exprima ainsi:

> Quand l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre.

Cela est d'un effet très joli, mais il ajoute:

> Il ne s'ensuit pas, de ce que nous sommes en guerre, que nous sommes dans la mêlée.

Qu'une même personne puisse avoir simultanément deux opinions aussi contradictoires, cela me dépasse, et cela dépasse, je pense, tout honorable député, tant d'un parti que de l'autre.

Nous prétendons sans réservation qu'il est du devoir du Canada de participer à la défense commune de l'empire, et par défense commune de l'empire nous voulons dire que toutes les fois qu'il sera nécessaire d'avancer des fonds pour la défense de l'empire, le Canada y contribuera, que ce soit suivant la méthode préconisée dans le présent projet de loi, ou suivant toute autre méthode qui pourra être proposée par le Gouvernement sous forme de programme permanent.

Ce que je veux bien faire comprendre, c'est que la ligne de démarcation entre les programmes des deux partis à l'heure actuelle est nette et distincte. Nos honorables amis de la gauche rejettent toute responsabilité en ce qui regarde la défense commune de l'empire; nous prétendons que cette responsabilité nous incombe.

Lorsque je me levai pour prendre la parole sur cette question, j'indiquai qu'une question devait tout d'abord retenir notre attention: Le moment où il y aura lieu d'agir sous l'empire du présent bill. Certes, plus tard, le premier ministre aura son mot à dire sur la question, et je le prie dès maintenant, lorsque le temps sera venu de régler la question, de donner l'assurance au peuple canadien et particulièrement à ceux que je représente et que représentent mes collègues de la Colombie-Anglaise,—car c'est là une question d'importance vitale pour nous,—que c'est l'intention du Gouvernement de donner promptement leur effet aux dispositions du présent bill. J'espère que plus tard, au cours du débat, le très honorable leader du Gouvernement verra à exprimer ses vues sur cette question, et je suis persuadé qu'il va nous donner cette assurance. Avec cette assurance, je puis dire au Gouvernement, et je n'hésite pas à dire au pays en général, que nous de la Colombie-Anglaise nous appuyons comme un seul homme le premier ministre et le Gouvernement dans leur attitude au sujet du présent bill.

M. MACDONALD: L'honorable député craint-il que cette ligne de conduite du Gouvernement auquel il donne son appui ne soit de la nature de celle indiquée par l'Orateur suppléant dans son journal, et par d'autres nationalistes dans Québec: C'est-à-dire qu'on ne se hâtera nullement de donner suite aux dispositions du projet de loi.

M. STEVENS: Je n'ai pas très bien saisi les paroles de l'honorable député.

M. MACDONALD: J'ai demandé si l'honorable député avait entendu et goûté la déclaration dont on nous a donné lecture hier soir, suivant laquelle les partisans nationalistes du Gouvernement donneraient l'assurance à leurs amis de Québec qu'on ne se hâtera nullement de donner suite aux dispositions du présent bill? Et juge-t-il nécessaire de rassurer ses amis de la Colombie-Anglaise en conséquence?

M. STEVENS: Personne en cette Chambre ne sait mieux que mon interrupteur à quel point il serait déraisonnable de tenir un député responsable de ce qui peut se dire dans les journaux sur un point quelconque du pays. Quand à l'entrefilet dont il parle, je dois dire que je ne l'ai pas lu, car je ne lis pas le français, et j'étais absent quand on en a donné lecture et qu'on l'a expliqué en cette Chambre. Je ne suis donc pas en mesure d'en parler, mais j'ai pleinement confiance que le Gouvernement sera prompt à agir.

M. CLARK (Red-Deer): En vue de tirer au clair une question que l'honorable député a débrouillée à sa propre satisfaction, apparemment, au point de dire qu'aucun membre de la gauche ne le contredirait là-dessus, j'aimerais à l'interroger. De mon vivant, la métropole a été engagée dans deux guerres assez sérieuses avec l'Afghanistan, sur la frontière nord-ouest de l'Inde. Il sait sans doute où se trouve ce pays. Supposons qu'il éclate une troisième guerre avec les Afghans. Quel serait notre devoir au Canada, suivant lui? Serait-il d'avis de dépêcher des troupes pour prendre part à la guerre?

M. STEVENS: L'honorable député de Red-Deer cherche simplement à nous dépister.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. CLARK: Je le nie absolument; je veux simplement me renseigner.

M. STEVENS: L'honorable député se monte indûment la tête à ce propos.

M. CLARK: Que dites-vous de la guerre contre les Afghans?

M. STEVENS: Je vais répondre à cette question en me servant des paroles mêmes du très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier).

M. CLARK: Il ne saurait exprimer vos vues.

M. STEVENS: Je le sais bien. Effectivement, je m'appliquais à faire voir la différence entre les programmes des deux partis. Le leader de l'opposition a déclaré nettement et d'une manière pratique, lorsqu'il était premier ministre en 1899, qu'il refuserait d'envoyer des troupes dans l'Afrique du Sud pour la défense commune de l'empire.

M. PARDEE: Ce n'est pas le cas.

M. STEVENS: Je puis citer ses paroles.

M. PARDEE: Eh bien, faites.

M. MACDONALD: L'honorable député voudra-t-il citer le passage du discours de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), où il dit que, si sir John Macdonald avait vécu, il n'aurait pas envoyé de troupes dans l'Afrique du Sud?

M. STEVENS: Je vais fournir à mes honorables amis tout ce qu'ils veulent. En 1899, le très honorable chef de l'opposition dans une interview publiée dans le "Globe", en réponse à une demande formulée par tout le monde et spécialement par sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, d'envoyer

des troupes dans le Sud-Africain, a fait une déclaration. En juillet 1899, il a motivé comme suit son refus d'envoyer des troupes.

Les troupes canadiennes ne doivent servir qu'à la defense des Canadiens.

Voilà quelle a été l'attitude du chef de l'opposition et elle n'a pas changé. Je vais aller plus loin. L'honorable député de Red-Deer dit: Supposons qu'il y aurait une autre guerre dans l'Afghanistan . . .

M. MACDONALD: Je désire poser une question à l'honorable député.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MACDONALD: Qui mon honorable ami cite-t-il?

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MACDONALD: Mon honorable ami nous a laissés sous l'impression qu'il citait le chef de l'opposition, lorsque ce n'était pas cela comme question de fait.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a la parole.

M. STEVENS: Je répondrai aussitôt que je le pourrai à l'honorable député (M. Macdonald). Au sujet de la possibilité d'une guerre en Afghanistan, d'abord il ne s'agissait là que d'une expédition et non d'une guerre, mais s'il nous arrivait une demande d'envoyer des troupes dans l'Afghanistan, je ne crains pas de dire que le Canada prendrait part à toute guerre dans ce pays-là. J'ajoute que je ne m'occupe pas dans quelle partie du monde a lieu le conflit, du moment que la Grande-Bretagne est en guerre avec n'importe quel peuple de la terre, s'il devient nécessaire que le Canada y participe, je n'ai aucun doute qu'il le fera. L'honorable député de Pictou voulait me poser une question?

M. CLARK (Red-Deer): Un moment. Je veux simplement savoir ce que mon honorable ami veut dire. En cas de nécessité, je voudrais savoir de lui qui jugerait de cette nécessité pour les troupes canadiennes d'aller en guerre et si le Parlement canadien aurait son mot à dire là-dedans.

M. STEVENS: Je comprends que d'après la loi de la milice il serait nécessaire que le Parlement agisse, mais je suis prêt aujourd'hui à supporter une mesure que le soin de juger, quand les troupes doivent prendre part à la guerre, soit laissé entre les mains du Gouverneur général en conseil ou du ministre de la Milice.

M. CLARK: Je comprends que la position prise par mon honorable ami en ce qui regarde les forces militaires est exactement celle prise par mon très honorable ami le chef de l'opposition au sujet des forces navales.

M. GERMAN: Comme nous sommes à discuter l'article 4 du bill, je désire faire quelques remarques avant que nous passions naturellement, graduellement et par le moyen du bâillon à l'article suivant. Nous avons eu une séance intéressante cet après-midi. Ce qui s'est passé et ce qui se passe est exactement ce que je savais et que nous savions qui devait arriver touchant les nouvelles règles, appelées règlement de clôture.

C'est une nouvelle preuve de la sagesse de mon très honorable ami le chef de l'opposition lorsqu'il a proposé que ces résolutions fussent renvoyées à un comité spécial de la Chambre, avec l'Orateur, chargé de reviser et d'amender le règlement. Le règlement aurait pu, de cette façon, être revisé et amendé d'une manière intelligente et intelligible. A l'heure qu'il est, elles sont peu nombreuses, si toutefois il y en a, les personnes qui comprennent la signification de ce nouveau règlement. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a donné cet après-midi au règlement une signification que les honorables députés qui l'entourent ont répudiée. Je doute fort que le très honorable chef du Gouvernement soit bien ferme sur l'interprétation à lui donner. Comme question de fait, il a déclaré qu'il serait heureux, à une autre session du Parlement, de charger un comité de reviser ces règles et de leur donner une forme plus claire. Ce que nous avons vu cet après-midi rend pleinement justice à la prudence du chef de l'opposition qui consacre son génie aux lois de ce pays, lorsqu'il a proposé en amendement que le règlement fût renvoyé à un comité d'où il serait sorti après qu'on lui eût donné une forme qui lui permît d'être compris. Le chef du Gouvernement a dit que tout se passerait avec justice et qu'on n'abuserait pas de ce règlement. Pendant la discussion, j'ai fait remarquer à l'honorable député de Portage-la-Prairie que la signification était ce que l'avenir a prouvé qu'elle était et il a dû l'admettre: qu'un ministre de la Couronne peut proposer que la considération d'un article d'un bill soit suspendue et que le comité passe à un autre; qu'il peut proposer la suspension de l'article 2 pour passer à un autre et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on arrive au dernier et alors qu'un ministre de la Couronne peut se lever de son siège et proposer que lorsque le comité se réunira de nouveau il n'y ait plus de renvois à une autre séance. Alors la Chambre n'a pas besoin de se former en comité général avant deux heures le lendemain matin et le bill sera automatiquement adopté par le comité. La clôture vous fait face, la porte est fermée, plus de discussion ou d'amendement. L'honorable député (M. Meighen) a dit: C'est vrai que c'est là l'interprétation à donner à la règle, mais aucun gouvernement, si ce

n'est un gouvernement de déments, ne tentera de l'appliquer. Eh bien, monsieur le président, non seulement le Gouvernement tente de l'appliquer, mais l'applique et je laisse les honorables députés de l'autre côté à leur réflexion sur le jugement sain du Gouvernement. J'ai toujours su que ce Gouvernement n'avait pas long à faire pour atteindre les portiques de l'insanité politique, mais je ne croyais pas que la chose se ferait aussi vite. Dans tous les cas, nous savons maintenant ce qu'il peut faire; nous savons ce qu'il fera quand il le voudra et nous n'aurons qu'à agir en conséquence, comme je me propose de le faire. Et pour peu que cela rencontre les aspirations des honorables députés de l'autre côté, je ne crois pas que nous, de ce côté, aurons beaucoup à nous plaindre. Nous pouvons supporter cela, s'ils le peuvent eux.

Nous sommes donc à étudier l'article 4 après avoir éprouvé certaines difficultés à nous y rendre, et le voici:

Lesdits vaisseaux, une fois construits et équipés, seront mis par le Gouverneur en conseil à la disposition de sa Majesté pour servir à la defense de l'empire.

Monsieur le président, je propose en amendement:

Que tous les mots après le mot 'seront' dans ledit article soient retranchés et remplacés par les suivants: soumis aux dispositions de la loi du service naval.

L'article sera alors rédigé ainsi:

Lesdits navires une fois construits et équipés seront soumis aux dispositions de la loi du service naval.

Voyons ce que dit la loi du service naval à ce sujet:

Article 22. Le Gouverneur en conseil peut mettre les forces navales ou partie d'icelles en service actif, en aucun temps, quand il paraît opportun, en cas d'urgence.

Article 23. En cas d'urgence, le Gouverneur en conseil pourra mettre à la disposition de Sa Majesté, pour servir dans la marine royale, le service naval ou aucune partie dudit service, aucun vaisseau ou vaisseaux du service naval, ainsi que les officiers et marins employés sur ces navires ou vaisseaux ou tous officiers et marins appartenant au service naval.

Jusque-là la loi du service naval pourvoit exactement à la même chose que la loi de contribution navale: que le Gouverneur en conseil peut mettre ces navires à la disposition de Sa Majesté, mais l'article 24 de la loi du service naval ajoute:

Chaque fois que le Gouverneur en conseil mettra le service naval en tout ou en partie en service actif, conformément aux deux articles précédents, si le Parlement n'est pas en session par suite d'ajournement ou prorogation ne devant pas se terminer dans les deux jours, une proclamation sera alors lancée convoquant le Parlement dans les quinze jours et, en conséquence, le Parlement se réunira et siégera au jour désigné dans telle proclamation et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour-là.

J'ai déjà dit qu'il y a, dans cette question, plus qu'une simple adoption de crédits pour venir en aide au service naval de l'empire. Mon très honorable ami le chef du Gouvernement nous a donné hier soir une assez bonne raison suivant lui pour justifier la prétention de ce bill. J'ai dit en diverses occasions, et je défie la contradiction sur ce point, que tout ce qui peut être fait en vertu de la loi de contribution peut l'être sous l'empire de la loi du service naval, avec l'approbation du Parlement, et vous ne pouvez, d'après la loi de contribution, rien faire avant que le Parlement ait adopté cette loi. Si elle était adoptée demain, vous ne pourriez faire plus en vertu de cette loi qu'en vertu de la loi du service naval, et je me suis informé auprès du premier ministre et des honorables membres de l'autre côté pourquoi, étant donné que vous pouvez d'après la loi du service naval tout ce que vous permet de faire la loi de contribution, ils ne procèdent pas d'après la première. Si le Gouvernement s'était contenté de la loi du service naval, nous n'aurions pas eu cette discussion de quatre mois; nous nous serions entendus. Le premier ministre a dit hier (Débats, page 9550, version anglaise).

De sorte que, dans le moment, par suite de circonstances communiquées à la Chambre et qu'il serait oiseux de rappeler, le Gouvernement a cru que deux choses étaient désirables; d'abord, assurer aux peuples de l'empire et du monde entier que, étant données les conditions actuelles, le Canada se proposait de donner au service naval de l'empire une aide qui assure l'intégrité de cet empire pendant quelque années à venir. . .

Le très honorable ministre croit-il qu'en accordant $35,000,000 à la Grande-Bretagne il sauvegarderait mieux les intérêts de l'empire que les Anglais pourraient le faire eux-mêmes. Voilà une proposition faite à bon marché—si je puis m'exprimer ainsi:

. . . et de nature à convaincre les nations du monde que les dominions se donnent la main pour assurer son salut.

Je tiens compte au premier ministre de son désir de sauvegarder les intérêts de l'empire britannique, comme nous-mêmes désirons les sauvegarder. Sachant très bien qu'il aurait pu invoquer la loi du service de la marine pour demander un crédit affecté à la construction de navires de guerre pour sauvegarder les intérêts de l'empire britannique, n'aurait-il pas atteint son but d'une manière également effective et avec plus de satisfaction pour l'empire britannique et avec beaucoup plus d'honneur pour le peuple canadien, en demandant au Parlement un crédit de dix à quinze millions pour la construction de cuirassés? S'il avait dit: Monsieur l'O-

rateur, en vue des exigences de la situation, en vue du fait que l'amirauté britannique a dit que dans l'intérêt du service de la marine de la Grande-Bretagne il vaut mieux que, pour le moment, le Canada construise des dreadnoughts au lieu de construire des croiseurs, nous nous proposons d'invoquer la loi du service de la marine, et les honorables députés des deux côtés de la Chambre se seraient levés comme un seul homme et, agitant le drapeau, auraient dit: Prenez l'argent et construisez les navires. Pour ma part, j'aurais appuyé cette demande, sans m'occuper de ce qu'aurait pu dire tout autre député, et chaque député de la gauche l'aurait appuyé.

Qu'a fait le premier ministre? Il est allé en Angleterre. J'apprécie ce qui s'y est passé. Je suis allé dans la mère patrie et tout Canadien qui s'y rend perd pied dans le tourbillon des fêtes données en son honneur. Le premier ministre y est allé et je m'imagine facilement comment on l'a reçu. Si ma proposition d'il y a quelques semaines eût été mise en pratique, le don de ces $35,000,000 lui eût valu le titre de duc d'Halifax. Je ne sais trop si je n'aurais pas consenti à le lui donner, parce que j'aimerais qu'il y eût un duc au Canada.

On m'a persuadé que ce serait un magnifique spectacle pour le Canada de voter $35,000,000, de les remettre au gouvernement britannique pour qu'il les dépensât à sa guise pour la défense navale de l'empire. De retour au Canada, voici ce qu'il déclare à Montréal: Je soumettrai cette proposition au Parlement et si le Parlement ne l'adopte pas, j'en appellerai du Parlement au peuple canadien.

J'aimerais savoir s'il se propose d'agir ainsi, si le Parlement n'approuve pas cette proposition. Qu'il le fasse ou non, venons-en à la question de savoir ce qui est préférable pour l'empire et pour le Canada. Je n'hésite nullement à le dire, voter et dépenser cet argent, en invoquant la loi du service de la marine vaut beaucoup mieux pour le Canada et l'empire que de voter et dépenser $35,000,000 sous le régime de la loi à l'effet d'aider la marine en faisant adopter cette dernière loi par le Parlement au moyen de la clôture. L'enthousiasme, touchant la dépense de cet argent, est absolument éteint, évanouï. Assurément, le premier ministre et ses partisans le savent, tout sentiment d'enthousiasme en faveur de cette proposition est éteint, disparu, évanoui.

Quelques VOIX: Prenez garde.

M. GERMAN: Il ne peut plus exister. Le Parlement devrait agir conformément à la loi qui est actuellement dans les statuts, faire voter un crédit et demander des soumissions pour la construction des navires. S'il nous est possible de les construire au Canada, nous voulons qu'il en soit fait ainsi. Je n'ai pas le moindre doute que mon très honorable ami se réjouirait de voir se développer dans notre patrie une vaste industrie de construction navale, que ce soit à Halifax, à Montréal, à Saint-Jean, sur le canal Welland, peu importe. Je suis certain que tout citoyen loyaliste au Canada serait heureux de voir se créer ici cette industrie. Alors pourquoi ne pas commencer cette œuvre dès maintenant? Il ne serait pas indispensable de construire au pays les premiers navires dont on a immédiatement besoin, si du moins on peut dire qu'ils soient immédiatement nécessaires, il est question de construire trois dreadnoughts. A mon avis, il n'est nullement nécessaire d'en avoir trois. Etant donné l'enseignement que nous nous proposons de donner aux nations, nous atteindrions également le but en construisant deux dreadnoughts et cela cadrerait parfaitement avec le projet de deux escadres pour la marine canadienne. Comme je l'ai dit hier, ce n'est point la question d'argent qui nous importe, ce n'est point la construction d'un, de deux, de trois où de quatre navires; c'est la pensée, le sentiment qui ont inspiré ce don. En 1910, nous avons adopté une loi qui figure maintenant dans les statuts, et que le premier ministre actuel, a approuvée, sauf une seule disposition de cette loi; je l'avoue, il a critiqué cet article et je reviendrai sur ce point dans un instant. De concert avec tous les membres de l'opposition alors dans la Chambre, il approuva le projet de loi. Pourquoi donc, ne pas invoquer aujourd'hui cette loi? Le premier ministre a voté en faveur d'une consultation populaire, sur les instances de son ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) qui formula lui-même cette proposition. Je ne vois pas comment le premier ministre, après avoir alors voté en ce sens, refuse maintenant de soumettre son projet au peuple.

Il ne veut le faire que si le projet est rejeté par le Parlement, et il a dit que lorsque ce projet aurait été rejeté, il le soumettrait au peuple. Nous verrons si, oui ou non, il agira ainsi. Le député de Wellington-sud (M. Guthrie) me suggère de demander au premier ministre s'il en appellera au peuple. C'est une question que je ne veux pas lui poser, car, certainement il n'y répondrait pas. Il n'a pas basé son système permanent sur ce problème pas plus qu'il ne l'a appuyé sur celui de la marine. Voici quelle est maintenant son attitude: Tout ce qu'il est possible de faire en invoquant la loi tendant à venir en aide à la marine, dans sa rédaction actuelle, peut s'effectuer en invoquant la loi du service naval. Je le demande encore une fois au premier ministre, pourquoi imposer au Parlement cette loi tendant à venir en aide à la marine? Nous repoussons cette dernière

re loi parce que, tout d'abord, elle confie au Gouverneur en conseil le soin de dépenser les deniers publics, en dehors du contrôle du Parlement; or, je le répète, c'est là saper par la base tous les principes du gouvernement responsable. Hier soir, le premier ministre s'est étendu assez longuement sur la question. Je ne me propose pas de l'approfondir davantage en ce moment, comptant sur une autre occasion pour la discuter, lorsque le bill sera présenté en troisième lecture. La présentation d'une motion à l'étape de la troisième lecture sera régulière, en dépit de la règle de clôture; au demeurant, nous essaierons. Le premier ministre ne dit pas pourquoi il veut faire adopter cette loi, puisque tout ce qui peut être effectué sous l'autorité de cette loi peut l'être sous le régime de la loi du service naval. Peut-être se trouverait-il un autre membre du Gouvernement pour me le dire; le ministre des Postes, par exemple (M. Pelletier)? Je sais que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) et le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) ne pourraient pas parler, n'étant ni l'un ni l'autre de la partie à cette époque-là. Mais ce sont le premier ministre, le ministre des Postes, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) et l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) qui l'ont élaborée. Ils peuvent nous dire pourquoi nous n'invoquons pas aujourd'hui la loi du service naval. Ils le savent. Mais quoique je n'aie pas assisté aux réunions, je puis facilement me figurer comment les choses se sont passées. Les nationalistes étaient hostiles au service naval quel qu'il fut; ils refusèrent de voter les fonds demandés, de construire des navires et de faire quoi que ce soit pour venir en aide à la marine de l'empire britannique.

Le chef du Gouvernement crut qu'il pourrait obtenir un certain nombre de votes dans la province de Québec et il parla en ces termes : Messieurs, j'abrogerai la loi du service naval, je ne l'appliquerai point, et avant de prendre une initiative quelconque, je soumettrai mes projets au peuple canadien.

Si le premier ministre n'eût pas parlé ainsi, jamais M. Monk n'aurait accepté un portefeuille. M. Monk remit son portefeuille, parce que le premier ministre ne voulait pas en appeler au peuple canadien. Avant d'entrer dans le cabinet, l'ancien ministre des Travaux publics devait donc avoir obtenu l'assurance que toute mesure provisoire ou définitive qui serait présentée au Parlement serait d'abord soumise au peuple. Lorsque le premier ministre déclara qu'il présenterait ce bill d'urgence, M. Monk sortit du cabinet. Les autres ministres conservèrent leurs portefeuilles. Le premier ministre allégua qu'il y avait urgence. Eh bien, lorsqu'une urgence ou une crise traîne du 20 novembre jusqu'au 8 mai, sans qu'il arrive rien de grave, il n'y a guère de danger ni de péril en la demeure. Et si les choses continuent ainsi, nous pourrions tout aussi bien nous dispenser de voter un seul sou. Le premier ministre, de retour d'Angleterre, nous dit: "J'ai reçu des renseignements secrets; il existe une crise fort grave, et je dois demander au Parlement de voter d'urgence une somme de $35,000,000, et si le Parlement ne la vote pas immédiatement, j'en appellerai au grand corps électoral dont j'obtiendrai le mandat voulu pour faire voter $35,000,000". C'est ainsi qu'il parlait en novembre dernier. Nous voici arrivés à la date actuelle, sans que rien de sérieux se soit produit. Je prétends qu'il n'y a jamais eu d'urgence et le premier ministre savait qu'il n'y avait pas de crise, car tous les ministres d'Etat de la Grande-Bretagne, y compris le très honorable Winston Churchill, ont toujours dit qu'il n'y avait pas d'urgence. M. Churchill est, parmi tous les membres du cabinet britannique, celui qui a nié le plus énergiquement l'existence d'une crise. Pourtant le premier ministre nous demande de voter ces $35,000,000 et d'adopter cette mesure, bien que la loi actuelle lui permette de faire tout ce qu'il se propose de faire sous le régime de cette nouvelle loi. Pourquoi donc le fait-il? Je le dis en toute sincérité, devant le premier ministre, à mon avis, c'est parce qu'il a promis aux nationalistes de Québec qu'il abrogerait la loi du service naval et que lorsqu'il présenterait au Parlement son système permanent, il le soumettrait au peuple. Quel système permanent pouvons-nous avoir? Il ne saurait avoir le choix que de deux systèmes permanents; ou bien une contribution à la Grande-Bretagne sous forme de navires construits là-bas et remis à la Grande-Bretagne, ou bien une marine canadienne construite par nous. Il n'y a pas de milieu. Je défie les ministériels de pouvoir nous suggérer autre chose. S'il était nécessaire d'envoyer une contribution à l'Angleterre, ce qui en soi peut être excellent, nous le ferions, mais ce n'est ni nécessaire ni opportun. C'est cela ou bien une flotte construite par nous. Le premier ministre a préféré la contribution à la marine d'Angleterre. Ce choix, nous le rejetons; nous nous y opposons, parce que nous ne voulons pas permettre aux nationalistes de faire la loi au Gouvernement du Canada, et c'est ce qu'ils font en ce moment.

Si cette loi pour aider la marine est adoptée, ce sera la domination du Gouvernement par les nationalistes de la province de Québec. Nous, les membres de la gauche, nous nous efforcerons de ne pas le permettre. C'est un des motifs qui explique notre opposition. L'autre motif c'est

que le Gouvernement propose d'enlever au Parlement le contrôle de l'argent qui est dépensé dans la construction de ces navires et le contrôle de ces navires quand ils seront construits. Pour ces motifs, je propose:

Que l'article 4 soit amendé en biffant tous les mots après le mot "le" dans la seconde ligne et en ajoutant les mots "soumis aux dispositions de la loi du service naval".

M. GEORGE E. McCRANEY (Saskatoon): Après des mois de discussion il est bon de citer un passage du discours du très honorable premier ministre, prononcé le 5 décembre, qui avait une sérieuse importance et qui imposait des devoirs très onéreux à la population du Canada.

Aujourd'hui, alors que le ciel s'assombrit, que nous entendons le bruit du tonnerre lointain et que nous voyons briller les éclairs à l'horizon, nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas attendre dans les délibérations.

Quelle que soit la délibération faite par le Gouvernement, depuis lors, il est certain qu'il n'a pas parlé beaucoup. En comparant la situation d'aujourd'hui avec celle décrite par le premier ministre le 5 décembre, nous constatons que ce qui remplissait alors son imagination n'existe plus aujourd'hui. Le changement s'est produit même avant le départ pour l'Australie du ministre du Commerce et de l'Industrie, car il a cru devoir dire que le premier ministre avait en sa possession d'importants secrets, qui, si nous les connaissions, changeraient la situation complètement et nous pousseraient à adopter le bill. Aujourd'hui nous constatons que le ministre du Commerce et de l'Industrie, après avoir prononcé son discours contenant cette déclaration, est parti en Australie où il est l'objet de banquets de la part des Australiens. Il admire sans doute le splendide service naval qu'ils fournissent à l'empire. Je suis sûr que dans ses discours de félicitations, qui seront très éloquents, il ne manquera pas de vanter leurs navires, leur collège naval et leurs marins. Je connais bien peu le ministre du Commerce et de l'Industrie, s'il fait comme nos adversaires au Parlement et s'il dit aux Australiens que parce qu'ils ont une escadre, une flotte australienne, ils sont séparatistes et déloyaux. Je ne voudrais pas laisser entendre que le ministre du Commerce et de l'Industrie est allé en Australie pour échapper à la lutte. Je ne doute pas qu'il a été heureux de la mission que le premier ministre lui a confiée. Nous savons que le ministre du Commerce et de l'Industrie est un combattant sans peur, mais nous croyons qu'il voulait se battre où il y avait une bonne lutte à faire et il n'a pas vu cela ici. Je ne doute pas qu'il se félicite de n'avoir pas participé à la direction du parti conservateur aujourd'hui.

M GERMAN

Il y a aussi un autre changement dans la situation. Le 5 décembre des troubles existaient dans les Balkans, mais ils sont finis maintenant et le règlement de la question d'Orient a fait disparaître l'incertitude et le danger qui existaient en Europe à propos des complications qui pourraient surgir entre l'Angleterre et les autres nations, spécialement l'Allemagne. L'expulsion presque complète de la Turquie hors de l'Europe a consolidé un nouvel élément de force dans cette partie de l'Europe et a attiré l'attention de l'Allemagne dans une autre direction, de sorte qu'elle a autre chose à penser que de causer des ennuis à l'Angleterre. Quand nous avons constaté que la question des Balkans était réglée, nous avons eu une exposition des méthodes employées pour créer les épouvantails et les craintes de guerre. C'est en Allemagne, le pays que notre gouvernement a considéré comme le principal ennemi de l'Angleterre, celui qu'on devait redouter, que nous voyons les Krupp, les grands fabricants de cuirassés et qui sont intéressés dans la fourniture du matériel de guerre, fomenter dans leur pays et en France, leur voisin immédiat, et probablement dans d'autres pays d'Europe, ces idées de guerre qui leur font entrer des dividendes dans les poches. C'est surprenant de constater que les fabricants de blindage et les constructeurs de navires font prévaloir leur programme autant que possible dans cette discussion navale au Canada. Je crois que c'est dans son numéro de samedi ou de lundi que le "Toronto News" disait, en gros caractères imprimés à l'encre rouge, dans une dépêche de son correspondant qui signe "Windermere", que l'on construit maintenant dans les chantiers d'Angleterre deux cuirassés pour la Turquie qui pourraient être achetés par le Canada de façon à regagner le temps perdu par l'opposition.

Quelle est la situation? Comme je le disais, par suite de l'issue de la guerre, la Turquie n'a plus besoin des deux cuirassés d'escadre qui sont construits maintenant dans les chantiers anglais. Son trésor est vide, elle n'a plus d'argent pour les payer. Quelqu'un doit les acheter. Quiconque consultera le Navy League Annual de 1911-1912, connaîtra l'histoire de ces deux cuirassés. Un compte en détail de leur force est donné dans cet annuaire. Je ne le citerai pas, car je ne peux pas croire que le Gouvernement achètera ces navires. Je signale seulement les efforts faits par ce groupe de semeurs d'épouvante pour mettre la main sur les $35,000,000. Le nom d'un de ces navires qui sont construits en Angleterre est le "Reshad-i-Hamiss", qui a été commencé le 6 décembre 1911, dans le chantier de Vickers, à Barrow. L'autre navire est le Reshad V qui a été mis plus récemment en chantier à Elswick. Ces fabricants de plaques blindées et ces constructeurs de

navires, qui ne savent pas où prendre l'argent puisque la Turquie ne peut pas payer, utilisent la presse conservatrice du pays, le "Montreal Star", le "Toronto News" et le "Winnipeg Telegram" pour publier le fait qu'en raison de la discussion faite en Chambre par l'opposition, ces deux navires doivent être achetés pour prévenir le danger qui menace l'empire et incidemment ceux à qui l'argent est dû. Il n'y a pas de correspondant de la presse conservatrice qui soit aussi violent dans ses dénonciations du parti libéral au Canada et qui défend si énergiquement le programme conservateur que le Windermere et pourtant c'est ce genre d'information qui sont envoyées ici à la demande des fabricants de plaques blindées et des constructeurs de navires en Europe, par l'intermédiaire des journaux conservateurs. Les semeurs d'épouvante sont très près de nous quand nous voyons des incidents de ce genre.

Nous avons encore à constater un autre changement. Si je m'en souviens bien, le premier ministre voulait faire stationner les navires canadiens dans la mer du Nord, dirigeant leur éperon contre l'Allemagne, prêts à la défense, sinon à inciter la guerre avec l'Allemagne, Maintenant les navires seront envoyés à Gibraltar. Je ne crois pas que le très honorable Winston Churchill ait demandé à notre premier ministre s'il désirait changer la base de cette flotte à Gibraltar. J'imagine que ce fut une surprise pour le premier ministre. On ne sait jamais ce que fera le lendemain le très honorable Winston Churchill; quand on se confie à lui, on peut se trouver transporté dans une autre partie du monde.

Il y a aussi le but qui est changé. Quand les navires ont été proposés pour la première fois, le 5 décembre, ils étaient destinés à défendre l'empire. M. Churchill nous dit que ces navires que nous contribuerons devront croiser dans les cinq océans, et visiteront les différentes colonies—une mission très pacifique en réalité et qui ne ressemble guère au besoin urgent dont on nous a parlé dans les derniers jours de l'an dernier.

Je crois encore qu'il y a eu un changement dans le point de vue relatif à la question discutée par le premier ministre et touchant à la représentation du Canada dans une sorte de conseil dirigeant les forces défensives de l'empire. Nous n'en entendons plus parler maintenant. Le très honorable Lewis Harcourt a réglé ce point et avec les autres choses que j'ai énumérées, il disparaîtra dans les limbes des choses oubliées. Depuis le commencement de cette discussion, il s'est produit des incidents qui nous confirment dans notre manière de voir. L'Australie a perfectionné sa flotte, elle a établi un collège naval et ses ministres ont déclaré qu'ils ne se proposaient pas de se lancer dans autre chose que dans leur programme d'une marine australienne. Si cette opinion peut avoir quelque importance pour nous, l'amiral Henderson a exprimé le regret que le Canada adopte cette mesure rétrograde et qu'il n'exécute pas la convention conclue primitivement en 1909.

Le but du Gouvernement, en nous demandant de voter cette somme de $35,000,000, nous apparaît très clairement. Le premier ministre a fait un discours que nous avons reconnu alors comme modéré de ton et juste d'expression. Il a proposé, comme étant son projet personnel, la construction de trois dreadnoughts qu'il décrivait comme étant une dette à l'égard de la mère patrie, mais sur lesquels il se proposait de maintenir son droit, de façon à ce que ces navires puissent devenir le noyau d'une marine canadienne.

Il a dû certainement s'attendre à ce que le parti libéral vienne bien vite au pouvoir quand il a fait cette proposition. Je ne crois pas que ces navires devieront beaucoup, cinq ou six ans au plus, et s'il a pensé qu'ils pouvaient être repris pour former le noyau d'une marine canadienne, il a dû croire que nous reviendrons bientôt au pouvoir, car d'après ce qui s'est passé jusqu'à maintenant, je suis persuadé que le parti conservateur n'a aucune intention de former une marine canadienne. Il s'est prononcé franchement contre tout système de marine. Il nous a cité ce que le Canada devait à l'Angleterre au sujet de la défense, je crois même qu'il a dit que cela se montait à trois ou quatre cents millions de dollars. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a appuyé ses paroles et a dit qu'il était impossible de construire des navires dans ce pays. Le ministre des Postes (M. Pelletier) a montré comme cela coûterait cher d'équiper ces navires avec des Canadiens, et comme cela coûterait bon marché de se procurer des marins en Angleterre à vingt-six cents par jour. Mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) a parlé si franchement contre toute autonomie, que son discours a eu pour conclusion une flotte centrale; mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) a dit que la tendance de notre programme de marine canadienne était séparatiste et mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) a exposé clairement l'idée d'une seule marine. Quand ce fut le tour de l'honorable ministre des Finances (M. White), il déclara qu'il n'était pas en faveur d'une contribution, et que s'il croyait qu'il y aurait d'autres contributions, il n'appuierait pas ce programme.

Cependant, le plus fort argument qu'il a invoqué dans son discours établit clairement la nécessité de nouvelles contributions. Contrairement à ce qu'avaient prétendu l'honorable premier ministre et le ministre de la Marine, il a expliqué que ces navires étaient une partie essentielle du programme naval de la Grande-Bretagne

pour 1916 et il s'est appuyé pour cela sur les déclarations de l'honorable Winston Churchill. Qu'il dise tant qu'il voudra qu'il est opposé aux contributions périodiques, il se refute lui-même en établissant la nécessité de maintenir ces navires dans la ligne de combat, puisqu'ils doivent faire partie de la marine anglaise.

Je comprends que ceux qui sont d'opinion que ces navires restent étrangers au programme naval de l'Angleterre, soutiennent que nous pourrons les reprendre à un moment donné, mais je ne comprends pas que ceux qui sont convaincus que ces navires font partie du programme naval de l'Angleterre, puissent croire que nous ne serons pas obligés de répéter, et répéter indéfiniment, ces contributions.

L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a enfin rompu le silence qui avait été imposé aux honorables députés de la droite. Mon honorable ami regrette que le Canada n'ait pas purement et simplement fait cadeau de ces navires à l'Angleterre. Je puis lui dire qu'il n'a pas à s'inquiéter à ce sujet. Le cadeau est bel et bien fait.

M. CARVELL: Il n'y a pas le moindre doute.

M. McCRANEY: C'est un don pur et simple. J'admets avec mon honorable ami qu'il n'est pas fait en termes absolument gracieux et que lorsque l'on donne une chose, il vaut mieux le dire. Le cadeau est présenté en termes peu polis. Si l'intention était surtout de faire connaître au peuple anglais l'estime et l'admiration que nous avons pour lui, on aurait mieux fait de s'abstenir de dire que le Canada reprendra ses navires, un jour ou l'autre. La raison que donne l'honorable député de Vancouver pour demander que ces navires deviennent la propriété absolue du gouvernement anglais, c'est ce que nous devons tant à la mère patrie. Combien lui devons-nons? Peut-être $350,000,000, et nous lui donnons des navires estimés à $35,000,000, pour acquitter notre dette—10 cents du dollar. Mon honorable ami aura neuf autres occasions de voter une semblable contribution avant que la dette soit complètement payée. On ne peut pas honnêtement et respectablement acquitter une dette en n'en payant que la dixième partie.

M. STEVENS: Vous acquittez-vous mieux en ne payant rien du tout?

M. McCRANEY: Mon honorable ami demande si nous ne voulons rien donner. Non seulement il a gardé le silence, mais il a dormi, pendant tout le débat. Ne se rend-il pas compte que l'opposition est disposée à dépenser plusieurs millions de plus que n'en exigerait la mise à exécution du projet ministériel, et que nous sommes prêts à entreprendre la construction, l'équipement et l'entretien des navires et des équipages? Nous sommes prêts à faire tout ce que les circonstances demanderont pour contribuer à la défense de l'empire.

La seule raison qu'ait le Gouvernement de demander cette somme de $35,000,000, c'est son alliance avec les nationalistes. Il peut y avoir coopération entre les deux partis politiques dans cette Chambre, bien qu'ils diffèrent sur les moyens à prendre, car j'aime à croire qu'ils professent les mêmes aspirations nationales.

M. BURNHAM: Je désirerais savoir si mon honorable ami prétend que les nationalistes cherchent à détruire l'autonomie du Canada?

M. McCRANEY: Je n'ai pas saisi la ques-question.

M. BURNHAM: Mon honorable ami prétend que la politique du Gouvernement est la conséquence de son alliance avec les nationalistes et puisqu'il est d'avis que cette politique tend à détruire l'autonomie du Canada, en conclut-il que le désir des nationalistes est de voir disparaître notre autonomie?

M. McCRANEY: Je suis convaincu, pour ma part, que tel sera le résultat inévitable de cette politique, si elle est mise à exécution et c'est pourquoi nous la combattons. Je crois que non seulement les deux partis peuvent coopérer au triomphe d'une politique, mais aussi qu'il peut y avoir continuité dans la politique des différents gouvernements. Bien que différant d'opinion sur des questions de détails, nous pouvons avoir les mêmes aspirations et combattre pour la défense des mêmes principes. Mais je prétends également qu'un parti qui se respecte ne peut pas faire une alliance avec les nationalistes de ce pays, après les déclarations que ces derniers ont faites et l'attitude qu'ils ont prise sur les questions impériales, pendant la dernière campagne électorale.

La seule chose que l'on puisse invoquer en faveur du premier ministre, c'est sa fidélité; il se croit lié par les engagements qu'il a pris et il fait tout en son pouvoir pour les tenir. Le projet que nous discutons en ce moment n'est que le résultat ou la conséquence de cette malheureuse alliance. Le jour de l'échéance est arrivé et le Gouvernement doit s'exécuter. Peut-on s'étonner si l'opposition emploie tous les moyens constitutionnels à sa disposition pour empêcher la consommation de cette iniquité. Je n'ai aucun doute que les députés ministériels qui ont déjà perdu le respect d'eux-mêmes, par leur alliance avec les nationalistes, perdraient aussi tout le respect pour l'opposition, si nous ne combattions pas ce projet avec la dernière opiniâtreté.

M. J. E. MARCILE (Bagot) (texte): Monsieur le président, laissez-moi vous di-

re de suite que je suis heureux d'avoir à vous adresser quelques remarques sur le bill n° 21, qui est maintenant devant ce comité, pourvoyant une contribution de 35 millions de dollars pour l'amirauté anglaise, espérant que cette fois mes remarques et celles déjà faites auront pour effet de convaincre le Gouvernement de son erreur et qu'il abandonnera son projet.

On a prétendu, lors de la présentation de ce bill, qu'il y avait urgence. Un peu plus tard, l'urgence a été changée en besoin, et maintenant qu'il n'y a rien du tout, plus d'urgence, plus de besoin, il ne reste que l'orgueil de ne pas reculer, malgré que l'on reconnaisse que la mesure est inutile.

J'avais cru, monsieur le président, vu la suspension du bill au commencement d'avril, que le Gouvernement ne pousserait pas aussi loin son entêtement à faire adopter cette mesure, sachant comme nous qu'elle est contraire aux intérêts du peuple canadien et aussi contre la volonté générale des citoyens de ce pays.

Laissez-moi espérer, monsieur le président, qu'après les remarques que j'ai à faire, ainsi que celles déjà faites par les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, que le Gouvernement les prendra en sérieuse considération et se décidera à mettre de côté l'orgueil qui l'anime en ajournant à plus tard la considération de ce bill n° 21, avec l'espoir qu'il ne reviendra jamais devant nous.

La première considération que j'ai à vous faire remarquer, monsieur le président, ainsi qu'à ce comité, c'est que, en adoptant le principe de ce bill dit aide navale, et spécialement la clause 4 sous considération, nous nous engageons dans une voie que nous ne savons pas où elle nous conduira, nous nous éloignons fortement de la voie droite et sans embuche que les Pères de la Confédération nous ont tracée. En effet, monsieur le président, croyez-vous que les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard auraient consenti à entrer dans la Confédération si on ne leur eût pas promis alors que des moyens seraient pris pour les protéger en cas d'attaque, car il est reconnu qu'en cas de guerre, cette partie du pays serait la première attaquée.

Je ne crains pas d'affirmer que jamais la Confédération n'aurait pu exister sans cela. Voilà pourquoi on a eu soin de placer dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, notre constitution, les pouvoirs voulus pour l'organisation de notre propre défense.

Nos prédécesseurs dans l'administration des affaires publiques ont commencé, monsieur le président, en organisant la milice sur terre, à mettre à exécution la volonté du peuple telle qu'exprimée lors des élections générales en 1867.

D'années en années, monsieur le président, ce service de défense sur terre a été amélioré, et nous cherchons à l'améliorer encore.

Nous devrions, monsieur le président, faire de même pour la défense du pays, en organisant le service naval, lequel a été commencé en 1868, mais a été plutôt négligé jusqu'à aujourd'hui. En effet, depuis cette époque, on n'a songé qu'à la création d'un service militaire, et selon moi, il serait temps, maintenant, de commencer l'organisation efficace de notre défense navale.

Cette manière de donner une aide à l'empire britannique n'est pas, selon moi, la meilleure, et je puis citer l'opinion d'hommes éminents à l'appui. Il vaudrait mieux mettre en pratique les conseils d'un de ces connaisseurs qui est passé au Canada, il y a quelques années. Je veux parler de lord Milner, quand il nous donnait le conseil suivant, lequel, d'après M. Monk, est le seul droit que nous ayions.

Mais avant de citer les paroles de lord Milner; avant de vous donner l'opinion de cet homme éminent, laissez-moi vous citer celle d'un homme très important dans ce pays, qui a occupé une position éminente dans le Gouvernement actuel et qui a cru devoir résigner son portefeuille l'automne dernier, parce qu'il déclarait que la politique du premier ministre était contraire à la constitution de ce pays. Je veux parler de l'honorable député de Jacques-Cartier, ex-ministre des Travaux publics. Voici ce qu'il disait dans une entrevue qu'il donnait, il n'y a pas très longtemps:

D'après les termes mêmes de la constitution, notre Parlement n'a d'autres pouvoirs que ceux qui lui permettent d'organiser la défense du Canada.

Et plus loin, il disait:

D'après notre constitution, le Canada n'est pas obligé légalement ou moralement de contribuer à la marine de l'empire et cette situation continuera d'exister tant que le Royaume-Uni aura seul la direction exclusive des affaires étrangères.

Voici l'opinion, monsieur le président, d'un homme que vous estimez, d'un homme que vous avez suivi dans les luttes du passé, que vous avez admiré, et, j'en ai aucun doute, que vous admirez encore.

Dans le même interview, M. Monk disait encore:

Tout arrangement qui n'assurerait pas aux colonies une représentation adéquate, amènerait infailliblement des conflits et la séparation définitive.

Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député de Jacques-Cartier, quand il disait que la politique du Gouvernement actuel—celle de l'envoi de 35 millions de l'argent du peuple, gagné à la sueur de son front, pour l'appliquer à la défense d'un pays autre que le Canada—est de

nature à détruire notre autonomie, et à amener infailliblement des conflits de séparation définitive.

Laissez-moi également vous donner, monsieur le président, l'opinion d'un autre homme qui occupe une position très importante dans les affaires publiques de ce pays, et qui, je crois, partageait l'opinion du député de Jacques-Cartier. Je veux parler de vous-même, monsieur le président, lorsque vous déclariez, dans cette Chambre, le 1er mars 1910:

Malgré le regret que j'en éprouve, je me sens obligé de protester hautement à la fois contre la politique du gouvernement et contre celle de mon propre parti, sur cette question de la création d'une marine Canado-impériale, ou d'une contribution en argent.

Ces paroles étaient prononcées par l'honorable député, parce que, à cette époque, on avait décrété la création d'une marine navale. Et il ajoutait:

Et en me levant pour appuyer l'amendment proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), par lequel il demande un appel au peuple préalablement à aucune décision en cette matière, j'ai la pleine conscience de n'obéir qu'à la stricte dictée de mon respect pour le peuple et les institutions de ce pays, comme l'honorable député l'a fait lui-même.

Je reviendrai maintenant, pour un instant, à l'opinion de ce grand personnage que l'on appelle lord Milner, qui est passé au Canada en 1909 ou 1910, et qui, donnait son opinion sur les moyens de défense, non seulement du Canada, mais de toutes les colonies et de l'empire britannique lui-même.

Voici ce qu'il disait dans un discours prononcé à Vancouver:

J'ai dit que le Canada n'est pas le seul grand pays. Mais il est le seul qui forme partie d'un groupe de pays qui a un solide point d'appui dans tous les coins du monde. Ce groupe n'a qu'à se donner la main et à s'organiser convenablement pour maintenir tout son prestige à peu de frais relativement pour ceux qui le composent, et commander le respect à tous, et conséquemment, pour jouir de toute la puissance et de toute la sécurité que, seuls, le prestige et le respect peuvent assurer à une nation parmi les nations de l'univers. Sans doute, le Canada, s'il doit avoir sa place dans cette union, devra augmenter ses forces militaires, comme il se propose de le faire, je crois. Mais il ne devra pas faire plus qu'il ne serait nécessaire en tout cas pour mériter sa propre estime, ou avantageux pour assurer la virilité de sa population, et il ne devra certainement pas faire autant qu'il serait tenu de faire de toute nécessité, s'il désirait se tenir à part.

Et plus tard, dans un discours qu'il faisait à Toronto, son langage avait été encore plus significatif.

Sans doute, la situation générale serait encore plus forte si tous les états autonomes adoptaient la ligne de conduite que l'Australie semble disposée à suivre: créer une milice nationale et jeter les bases d'une flotte. Quant à moi, je verrais avec plaisir l'adoption de cette ligne de conduite, sinon pour soulager le fardeau du Royaume-Uni, du moins pour assurer la puissance et la dignité de l'empire en général, par l'influence qu'elle exercerait en temps de paix et par la sécurité qu'elle donnerait en temps de guerre.

Il n'est pas question de déplacer les fardeaux, mais de créer de nouveaux centres de force. Pour cette raison, je n'ai jamais été grand admirateur du projet de demander aux états autonomes de participer au maintien de l'armée et de la marine du Royaume-Uni, bien que, comme preuve du sentiment de solidarité qui règne dans l'empire, cette participation soit bien accueillie et précieuse, en attendant qu'on la remplace par quelque chose de mieux. Mais je suis certain que la forme que prendra définitivement et que devra prendre la coopération impériale dans ce champ d'action, la forme la plus compatible avec la dignité des différents états et la plus propre à assurer leur puissance collective et leur union, sera le développement de leurs moyens de défense respectifs en matériel de guerre et en hommes.

Voilà l'opinion d'un homme qui, d'après moi, mérite la considération de ce Gouvernement. Je crois qu'il devrait prendre en considération les suggestions faites par lord Milner, lorsqu'il déclarait, lors de son passage au Canada, que le meilleur moyen à prendre pour aider l'empire britannique, n'est pas de faire une contribution au trésor impérial, mais bien l'organisation d'une marine telle que l'Australie le fait, et telle que le Canada devrait le faire, non seulement pour la défense du pays sur terre, mais encore pour l'organisation d'une milice navale.

Cette affirmation, comme je le disais tantôt, devrait faire réfléchir le Gouvernement et le porter à adopter la ligne de conduite approuvée par ce Parlement lors de l'adoption de la résolution du 29 mars 1909, et mise en pratique par la loi navale de 1910.

Mais il y a une raison majeure qui fait dévier le Gouvernement du droit chemin.

C'est que, en 1911, nous avons eu une élection générale et vingt-deux de ceux qui forment la majorité du Gouvernement ont été élus en jurant à leurs électeurs de faire rappeler la loi navale de 1910, et même en se prononçant contre toute aide à l'empire britannique, réclamant que nous ne devions rien à l'Angleterre et que tout ce que nous avions à faire était de demeurer dans le statu quo.

Je n'ai aucun doute, monsieur le président, qu'une entente est intervenue entre le Gouvernement et ces vingt-deux députés et c'est pour remplir une partie des conditions de cette entente qu'on ne parle pas maintenant de marine canadienne, mais de contribution. Mais, monsieur le président, on est obligé d'admettre que, plus tard, le Gouvernement annoncera une politique permanente. Quelle sera cette po-

litique permanente, si ce n'est soit une contribution, soit une marine conadienne?

La raison principale donnée pour cette contribution est la crainte d'une attaque par l'Allemagne contre l'Angleterre, raison absolument futile, car quel intérêt l'Allemagne aurait-elle à faire la guerre à l'Angleterre, avec la perspective d'être battue? Aucune, n'est-ce pas? Et d'abord, monsieur le président, si nous prenons les rapports les mieux informés, que voyons-nous? Laissez-moi ici vous lire un rapport que je trouve dans "La Patrie", de Montréal, organe très conservateur aujourd'hui et qui défend le Gouvernement avec un zèle ardent:

On apprend de source bien informée que l'Allemagne et l'Angleterre sont sur le point de conclure un double accord, l'un se rapportant aux constructions navales des deux pays et l'autre à la colonie portugaise de l'Angola. Le gouvernement anglais, d'après ce dernier accord, déclarerait se désister de ses intérêts, dans cette colonie au profit de l'Allemagne. Par conséquent, l'Angleterre autoriserait l'Allemagne à acquérir cette colonie portugaise de l'Afrique occidentale, sous réserve du consentement du gouvernement portugais.

C'est le baron Marshall qui a entamé les premières négociations et le prince Lichnowski qui les a menées à bout.

Le bruit de cet accord au sujet de l'Angola avait déjà couru vers la fin de la semaine dernière. Mais à ce moment, les milieux politiques se refusaient à donner le moindre renseignement.

Nous voyons, n'est-ce pas, monsieur le président, que l'Allemagne n'est pas aussi anxieuse de faire la guerre à l'Angleterre qu'on le prétend.

Mais, monsieur le président, il y a un élément, tant en Angleterre qu'en Allemagne, qui a intérêt à faire croire à une guerre future et qui a obligé les puissances à faire des dépenses énormes pour leurs armements, ce sont les manufacturiers d'engin de guerre, afin de réaliser des profits sur des actions connues généralement par le qualificatif de water stock. Savez-vous, monsieur le président, combien il y a de ces actions? Laissez-moi vous le dire, car j'ai ici les chiffres qui le prouvent. Le "Globe", citant le "Morning Leader", de Londres, publiait le 8 août dernier, le tableau suivant qui indique la capitalisation à la clôture de l'année 1909, des six principales compagnies anglaise qui construisent des vaisseaux de guerre et fabrique des armes:

	Actions.	Obligations.
Vickers-Maxim..	£5,200,000	£2,956,200
Cammell-Laird	2,372,895	1,728,511
Armstrong-Whitworth .	4,210,000	2,500,000
Beardmore	2,000,000	1,716,521
John Brown..	3,218,500	1,018,292
Thames Iron Works...	600,000	261,044
	£17,601,395	£10,180,568

Soit plus de sept millions de louis de water stock ou d'actions fictives.

Permettez-moi aussi, monsieur le président, de vous donner l'opinion d'un journal qui est l'organe du parti conservateur, je veux parler de la "Gazette" de Montréal. Ce journal qui approuve aujourd'hui le projet ministériel, publiait l'entrefilet suivant:

La manifestation la plus récente de l'agitation antiallemande se traduit dans une circulaire qui presse (le public) de faire assez de tauage pour que le gouvernement britannique craigne de ralentir la construction de nouveaux vaisseaux à cause de ce que les gouvernements des colonies pourront faire. L'idée est de faire considérer les contributions des colonies comme un surplus de forces, en sus de celles que les experts affirment être suffisantes. Certaines personnes disent que le désir d'alimenter les fabriques de canons et d'armements se cache derrière l'agitation publique pour réclamer plus de vaisseaux; il semble qu'elles ont raison.

Vous voyez, n'est-ce pas, monsieur le président, que j'ai raison de dire que la seule urgence qui peut exister, ce sont des commandes aux industries, et non la crainte d'une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, et pour le prouver, il n'y a qu'à prendre la déclaration de M. Churchill, premier lord de l'amirauté. Je ne prendrai pas le temps de ce comité en la lisant de nouveau, ce qui a déjà été fait au cours de ce débat.

Je pourrais aussi vous donner l'opinion d'un autre organe conservateur, très influent dans la politique du Gouvernement d'aujourd'hui, je veux parler du "Star" de Montréal. Voici ce qu'il disait le 30 mars 1907:

Pour le moment, le premier devoir du Canada c'est de grandir. Dans certains quartiers, il y a trop d'impatience à vouloir escompter la croissance du Canada et on compromet ainsi le développement ultérieur du pays. La force du Canada est plutôt en puissance qu'en fait, le meilleur service que notre pays puisse rendre à ses partenaires de l'empire britannique, c'est de réaliser dans le plus bref délai possible ces éléments de force. Toute parcelle d'énergie, tout dollar épargné devraient être employés maintenant à développer le Canada.

Quand nous aurons une population trois fois plus grande et dix fois plus de richesses, nous pourrons songer à établir un conseil impérial dans lequel nous ne serons pas une quantité négligéable; et nous pourrons compter pour quelque chose au point de vue militaire et naval. Mais, pour le moment, ce qu'il faut, c'est savoir être patients. Nous devons nous traîner avant que de savoir marcher, et ce serait une colossale stupidité que de nous contraindre à marcher à un âge aussi tendre,—comme nation,—au point de compromettre indéfiniment notre développement national.

Ces paroles, monsieur le président, je les approuve et, en autant que possible, elles devraient être observées par le Gouverne-

ment. Et si pour conserver intacte l'héritage que nos ancêtres nous ont légué, il faut prendre quelque partie de nos revenus pour la défense, que cette dépense soit faite dans le pays et pour le bénéfice du Canada qui nous est cher à tous.

Nous pouvons faire ici ce qui a été fait ailleurs, quoiqu'en dise M. Churchill, premier lord de l'amirauté. Nous avons prouvé par le passé que le Canada possédait des hommes entreprenants et intelligents. Nous avons pu construire plusieurs lignes de chemin de fer transcontinentales, des ponts en fer superbes, surpassant en grandeur ce que nous n'avions pas encore vu. Nous avons des industries magnifiques guidées par des Canadiens, et lorsque l'on nous dit que nous ne pouvons pas construire des navires de guerre, je n'hésite pas à déclarer que c'est une insulte grossière jetée à la face du peuple canadien et que nos ouvriers ressentiront. Je pourrais, monsieur le président, vous démontrer qu'un grand nombre de Canadiens travaillent aujourd'hui dans les usines des Etats-Unis, à la construction de navires de guerre, pourquoi? Parce que nous avons abandonné la construction ici. Y a-t-il un député dans cette Chambre qui serait prêt à admettre que dans le Canada nous n'avons pas d'hommes assez intelligents pour construire nos navires? Je ne le crois pas, monsieur le président.

L'Angleterre a-t-elle besoin de cette contribution? Je ne le crois pas non plus. Si vous me le permettez, monsieur le président, je vous lirai ce que le "Daily News" et "Leader", de Londres, disaient le 28 novembre dernier:

> Ce que le peuple anglais est anxieux de savoir, c'est si les navires que nous offrent ou que construisent certains de nos dominions ou certaines colonies viendront réellement en aide au peuple de la Grande-Bretagne ou constitueront simplement un fardeau additionnel.
>
> S'il en découle une réduction correspondante dans le programme de l'amirauté, programme qui doit être vraisemblablement considéré comme adéquat indépendamment de ces navires offerts, le dit programme dépendant de la taxe payée par les anglais, alors les Etats de l'empire partageront bien réellement le fardeau de la marine impériale et soulageront d'autant la population des Iles Britanniques. Mais si les navires offerts par les dominions ou les colonies, sont une expension non nécessaire d'un programme par ailleurs suffisant, alors les dominions et les colonies ne font de bien à personne, ils font du tort à eux-mêmes et au peuple du Royaume-Uni. Des navires superflus n'ajoutent pas à la sécurité de l'empire. Ils ne font qu'augmenter le fardeau des contribuables anglais qui auront à les opérer et à les entretenir.

En présence de ces remarques et prenant en considération ce qui s'est passé depuis l'Acte de la Confédération, je dis, monsieur le président, que nous ne devons pas accepter cette mesure du Gouvernement, laquelle est inconstitutionnelle et contraire à la volonté du peuple. Je dis de plus que cette mesure devrait être soumise au peuple dans une élection générale.

Suivant moi, monsieur le président, nul gouvernement n'a le droit de prendre l'argent gagné par les sueurs du peuple et versé en paiement de droits et autres dans le coffre public pour le donner au bénéfice d'un pays autre que celui pour lequel l'argent a été versé.

Je demanderai donc au Gouvernement: N'allez pas plus loin avec votre mesure, soumettez-là au peuple, votre maître est le nôtre, et à son verdict nous nous soumettrons.

M. BORDEN: Je ne puis dire que la discussion relative à cet article ait été pertinente. Il n'y a que l'honorable député de Welland qui ait parlé de l'article et de la proposition d'amendement à l'article, au point de vue intrinsèque.

Les remarques de M. German exigent une réponse; je vais la donner en aussi peu de mots que possible. Il a exprimé, ce soir, la même opinion qu'hier soir, en disant qu'il aurait fallu considérer cette contribution comme un crédit à être voté d'après la loi de 1910 concernant le service naval. L'honorable député s'est mis en frais d'imagination en affirmant qu'il y avait alliance entre moi, ou entre le Gouvernement et un ancien député, M. Bourassa. L'honorable député est allé encore plus loin en soutenant qu'on avait fait des promesses à M. Bourassa. Je lui assure qu'on ne lui a pas fait d'autres promesses que celles qui ont été énoncées publiquement.

Venant au sujet qui a directement occupé l'attention de l'honorable député, c'est-à-dire, à la question de savoir si l'argent dont il s'agit dans ce bill doit être considéré comme un crédit alloué en vertu de la loi de 1910 concernant le service naval, je voudrais le mettre bien en face de la situation qu'il a exposé à la Chambre. Il a dit que tout ce qui peut se faire en vertu de ce bill peut se faire en vertu de la loi de 1910 concernant le service naval, y compris l'allocation d'un crédit. Si je ne me trompe, c'est bien là son argument. Il a aussi exprimé l'opinion que la dite loi de 1910 est excellente et qu'il a bien fait de voter en faveur de son adoption. S'il est vrai que tout ce qui peut se faire en vertu de ce bill peut se faire en vertu de la loi de 1910, y compris l'allocation d'un crédit, il m'est absolument impossible de suivre son raisonnement quand il s'oppose si énergiquement à ce bill.

Si ce que nous proposons peut être fait sous l'empire de la loi du service naval de 1910, comment se fait-il que mon honorable ami qui a donné un si cordial appui à cette loi, et qui se déclare disposé à voter

les crédits nécessaires, soit opposé à l'adoption du présent bill? Son amendement me paraît manquer absolument de logique. Il me demande de retirer le bill et de revenir à la loi de 1910, mais il est assez intelligent et il a assez l'habitude du raisonnement pour comprendre que ce qu'il y aurait de mieux à faire, pour arriver à cette unanimité dont il fait si grand cas, se serait de renoncer à son opposition au bill, puisque tout ce qu'il comporte peut être fait également sous l'empire de la loi navale de 1910.

Je suis convaincu que si mon honorable ami suit ce conseil, que je lui donne en toute sincérité, il le fera accepter à ses amis de la gauche et qu'il renoncera à la regrettable hostilité dont il a fait preuve à l'égard d'un projet destiné à amener un état de choses qu'il déclare lui-même très désirable.

Quoi qu'il en soit, puisque les honorables députés de l'opposition peuvent aussi bien parler sur un article que sur un autre et que leurs discours ne varient guère, quel que soit l'article en discussion, je crois que le temps est maintenant arrivé de passer à l'article suivant. J'ai l'honneur de proposer:

Que l'étude de l'article 4 soit remise à plus tard.

Le président met la motion aux voix et le vote est pris.

Pour, 82; contre, 46.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 5:

Ladite somme doit être payée, employée et appliquée et lesdits navires doivent être construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements qui peuvent être convenus entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

M. GERMAN: Puisque nous sommes arrivés à cet article du bill dans de si heureuses dispositions, nous allons nous efforcer de le discuter d'une manière aussi agréable que nous avons discuté les articles précédents. A en juger par les remarques qu'il vient de faire, l'honorable premier ministre ne paraît pas comprendre l'attitude que nous avons prise sur cette question. Il sait, et tous les honorables députés de la droite savent, que ce que nous voulons par-dessus tout, c'est que cet argent ne soit pas mis entre les mains du Gouverneur en conseil, pour être dépensé sans l'intervention du Parlement et que les navires ne puissent pas être construits sous la seule direction du Gouverneur en conseil sans le consentement, l'approbation ou la direction du Parlement.

A mon sens, il existe une ligne de démarcation bien définie entre les deux partis. Le Gouvernement, avec préméditation, a rédigé le bill de manière à ce que l'argent puisse être dépensé et à ce que les navires puissent être construits par le Gouverneur en conseil, parce que, ainsi que je l'ai expliqué, sans avoir été contredit par le premier ministre, il voulait faire faire par le Gouverneur en conseil ce que la loi du service naval de 1910 ne lui permet de faire qu'avec l'approbation du Parlement. Je suis un citoyen de la province d'Ontario, je suis le descendant d'un homme qui a combattu pour le gouvernement responsable en ce pays, et je suis prêt à me conformer au verdict des électeurs de la province d'Ontario sur cette question; je suis prêt aussi à demander aux contribuables de tout le pays, si les deniers publics doivent être laissés à la discrétion du Gouverneur en conseil, ou s'ils ne doivent être dépensés qu'avec l'approbation et sous la surveillance des représentants du peuple dans la Chambre des communes du Canada.

L'honorable premier ministre dit: Si tout ce qui peut être fait sous l'empire de la loi navale de 1910, peut être fait sous l'empire du présent projet de loi, et vice versa, pourquoi alors ne pas voter largent sous l'empire du présent bill? A cela, je réponds: Nous refusons de voter l'argent sous l'empire du présent bill, parce que lorsque l'argent aura été voté et que les navires auront été construits, argent et navires seront sous la direction et l'administration uniques du Gouverneur en conseil. Nous disons de plus: Sous l'empire de la loi navale de 1910, quand l'argent aura été voté et quand les navires auront été construits, argent et navires seront sous la direction des représentants du peuple. Voilà pourquoi nous nous opposons à l'adoption du bill. Nous le combattons aussi parce que nous croyons et parce que les électeurs croient, en dépit des dénégations assez modérées du premier ministre, que ce sont les nationalistes de Qubec qui ont imposé ce projet au Gouvernement.

Quel est l'article 5, le dernier de ce projet de loi vers lequel la clôture nous a poussés? Le voici:

Ladite somme doit être payée, employée et appliquée et lesdits navires doivent être construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements qui peuvent être convenus entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

Quelle est la convention? Pourquoi mon très honorable ami ou son ministre des Affaires navales ne nous a-t-il pas fait connaître la nature de l'entente qu'ils se proposaient de conclure? Quand, dans toute l'histoire de la législation de ce pays, un Gouvernement s'est-il adressé au Parlement pour lui soumettre une mesure de cette nature et qui comportait une convention qui devait être faite entre le Gouvernement et un autre corps constitué civilement, sans

renseigner le Parlement sur la nature de cette entente? Que fera-t-on de ces navires? Le très honorable premier ministre ne le sait pas lui-même, puisqu'il a énoncé différentes propositions, en diverses circonstances, et ses partisans ont suivi la tactique adoptée par leur chef.

M. LALOR: Qu'on les mette sur des rouleaux.

M. GERMAN: L'honorable député peut mettre sur des rouleaux tout navire qu'il achète et cela dans le but de l'amener à ses scieries. Il me semble que, avant que le comité n'approuve un article de cette nature, il doit connaître quelle entente le Gouvernement se propose de conclure. Le Gouvernement va-t-il soumettre cette convention à l'approbation du Parlement? Pas du tout. Si l'on adopte cet article le Gouverneur en conseil pourra faire toute convention avec le gouvernement de Sa Majesté relativement à l'usage de ces navires, aux conditions qu'il lui plaira d'édicter, et le Parlement ne pourra aucunement exercer la haute main sur ces navires ou sur ces deniers. L'argent sera disparu de nos mains et nous en serons réduits à mettre notre confiance en ce Gouvernement qui, de l'aveu de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie, est insensé. Cet honorable député parle ainsi, puisqu'il dit que nul gouvernement, à moins d'être insensé, n'agirait exactement de la façon qu'a choisie ce Gouvernement, ce soir. Dans ce cas, ce Gouvernement est insensé. Je sais que les honorables membres de la droite ont répudié, une fois, l'honorable représentant de Portage-la-Prairie et qu'ils entreprendront probablement d'en agir ainsi à son endroit sur cette question. Son opinion, toutefois, tire encore plus de poids des circonstances qui se rattachent à la situation et cela, au point que je me permettrais de dire qu'elle est approuvée unanimement.

Il est une chose que je désire consigner dans les débats au sujet de ce bill et de ses articles. Je désire inscrire aux débats l'amendement que j'ai proposé déjà et celui que j'ai l'intention de soumettre maintenant, modification qui fait ressortir ce qu'a été, ce qu'est et ce que sera toujours, je l'espère, la doctrine du parti libéral, parce qu'elle est la seule saine, d'après laquelle on peut administrer les affaires de notre pays. Il s'agit d'un principe pour lequel nos ancêtres ont combattu, durant des années et des années. C'est une doctrine qui a prévalu en ce pays et qui l'emportera sur toutes les autres, au cours des années à venir, qu'importe la tentative que fait, aujourd'hui, le Gouvernement pour la faire disparaître complètement. Cette doctrine repose sur le principe inattaquable de la haute main que le Parlement doit exercer sur toute dépense de deniers publics. Tenant compte de cet état de choses, je désire proposer ceci:

Que l'article 3 soit modifié en biffant tous les mots après le mot "Majesté" dans la troisième ligne et en les remplaçant par les mots "tels qu'il est stipulé dans la loi du service naval.

Cet article se lirait donc:

Ladite somme doit être payée, employée et appliquée et lesdits navires doivent être construits et placés à la disposition de Sa Majesté tel qu'il est stipulé dans la loi du service naval.

J'ai déjà dit que cette dernière loi stipule que le Gouverneur en conseil peut mettre ces navires à la disposition de Sa Majesté, en cas d'urgence ou de supposée urgence, et qu'après avoir agi de cette façon, si le Parlement n'est pas en session, il doit convoquer une session pour lui demander d'approuver ce qu'il a fait. Que peuvent exiger de plus les honorables membres de la droite? Que pourraient-ils faire de plus d'après cette loi? Il y a cette distinction—et elle établit une différence formelle—que, chaque fois que le Gouverneur en conseil met le service naval ou une partie quelconque de ce dernier en service actif, tel que stipulé dans les articles précédents, si le Parlement se trouve absent, soit par congé, soit par prorogation dont la durée se termine dans les dix jours, proclamation doit être lancée convoquant le Parlement dans les quinze jours, et le Parlement aura l'occasion d'approuver la conduite du Gouverneur en conseil.

N'est-ce pas là une garantie suffisante pour notre peuple? N'est-ce pas là protéger le service naval de l'empire britannique? Ce Gouvernement insiste pour obtenir, sans que le Parlement n'ait l'occasion d'étudier tant soit peu ce problème, l'autorisation de remettre $35,000,000, représentant le coût de navires de guerre, au gouvernement anglais, aux conditions qui seront arrêtées entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté, alors que le Parlement ignorera complètement la nature de la convention qui sera conclue. Je dis que le principe fondamental du projet de loi que nous discutons est erroné, parce qu'il enlève aux représentants du peuple le pouvoir d'exercer la haute main sur cet argent ou sur ce qu'il peut procurer. Le principe fondamental de la loi relative au service naval est juste, parce qu'il laiss aux représentants du peuple—du peuple qui possède et qui paie cet argent—le droit d'exercer la haute main sur ces derniers et sur ce dont cet argent a été le prix.

M. O. TURGEON (Gloucester): Monsieur le président, lorsque l'honorable représentant de Bagot (M. Marcile) a terminé son éloquent discours, j'étais sur le point de me lever et de prendre la parole pour discuter l'article 4 maintenant soumis à l'étude du comité, mais j'en ai été empêché par le très honorable premier mi-

nistre. Je n'aimerais pas appliquer à ce dernier les épithètes dont s'est servi l'honorable représentant de Welland à propos des assertions faites par l'honorable représentant de Portage-la-Prairie, mais je dois dire que j'ai ressenti l'injure. A tout événement, qu'il me soit permis de dire que mon discours roulera sur un autre aspect de la même question, celui qui se rattache avant tout à l'exercice de la haute main par le Parlement sur la dépense des deniers publics, principe qu'a prôné avec tant d'éloquence mon honorable ami de Welland. Suivant l'exemple de mes aïeux, les ancêtres de mon honorable ami ont combattu pour ce noble principe au triomphe duquel le grand Joseph Howe, de la Nouvelle-Ecosse, a consacré sa vie. Laissez-moi vous dire que si j'avais vu le jour dans la Nouvelle-Ecosse et si je cherchais à défendre le principe qu'affiche aujourd'hui le Gouvernement, je m'attendrais à voir l'ombre de Joseph Howe sortir de son tombeau pour me punir, moi et mes partisans.

Je n'ai pas l'intention d'ajouter beaucoup au débat de ce soir. Lorsque j'ai voulu prendre la parole, avant cette heure, c'était, en partie, dans le but de citer un article relatif à cette question et qu'a publié un des principaux journaux d'Angleterre, et de soumettre cet écrit à l'étude des membres de cette Chambre et de la presse canadienne. Certains députés conservateurs ont dit ici même que nous étions demeurés réunis depuis quatre ou cinq mois, à ne faire autre chose que parler. S'il s'est jamais présenté une circonstance, depuis la Confédération, ou même sous l'union des deux Canadas, où une opposition a eu raison d'employer tous les moyens légitimes qui s'offraient à elle, au cours de débats parlementaires, à seule fin, non seulement d'exposer ses vues devant le Parlement, mais encore dans le but de prolonger le débat afin de gagner du temps pour constater le sentiment réel du public au Canada aussi bien qu'en Angleterre, c'est bien celle-ci. J'affirme, aujourd'hui, que nous devons à l'honorable chef de la gauche et à ses courageux et intelligents lieutenants qui ont soutenu ce débat jour par jour, semaine par semaine, jusqu'à ce moment, une dette de gratitude; j'ajouterai que les vues qu'ils ont exprimées ont reçu l'approbation des hommes d'Etat éclairés et non prévenus et de l'Angleterre et du Canada. L'attitude prise par le parti libéral, en demandant qu'on en appelât au verdict des électeurs sur cette grave question, a été commentée favorablement au Canada et en Angleterre. Lorsque nous, membres de la gauche, avons réclamé cet appel aux électeurs, nous n'avons reçu des membres de la droite d'autre réponse que celle-ci: Vous n'êtes pas sincères en exprimant ce désir d'élections générales. Le Gouvernement a un moyen facile de mettre notre sincérité à l'épreuve, et ce moyen c'est de dissoudre immédiatement la Chambre. Nous accepterons les conséquences, quelles qu'elles soient, sachant que les principes inclus dans ce projet de loi affectent les droits que nous accorde la Constitution. Ainsi que le disait l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) aux membres du Gouvernement, avant de donner sa démission de ministre, ce projet de loi dépasse la portée de la Constitution de notre pays et aucun Gouvernement, tout nouvellement arrivé, soit-il au pouvoir, n'a le droit d'ignorer la Constitution.

Certains honorables membres de la droite semblent croire que, parce qu'aux dernières élections, ils ont remporté la majorité des votes déposés, ils peuvent tout se permettre. Il y a, aujourd'hui, au Canada, des journaux conservateurs qui clament hautement que le Sénat qui, l'année dernière, a renvoyé à la Chambre le projet de loi relatif à l'amélioration des grandes routes avec une modification qui le rendait conforme à la Constitution, acceptera, cette année, ce projet de loi dans la même forme. J'ignore ce que fera le Sénat, mais je dis qu'aujourd'hui, il lui incombe de remplir le même devoir que celui qu'il lui a fallu accomplir à la dernière session. Jamais on n'a envoyé ici de majorité avec mission d'ignorer les principes fondamentaux de la Constitution. Peu importe que cette majorité soit ou non considérable, peu importe qu'elle date d'un an, de deux ou de cinq ans après les élections, la Constitution reste toujours intacte. On ne peut la modifier qu'avec le consentement unanime et l'action conjointe de toutes les législatures du Canada.

Je lirai maintenant à la Chambre un article qu'a publié l'une des feuilles les plus importantes de l'empire britannique, le "Manchester Guardian", la veille du jour où la clôture a été introduite dans cette Chambre par le très honorable premier ministre. Voici cet article:

L'animosité de parti se donne au Canada un cours plus libre que celui qu'on n'a eu l'occasion de constater depuis l'établissement de la Confédération, et tous les véritables Anglais doivent être affligés d'apprendre que la cause de toute cette acrimonie est le projet de contribution de dreadnoughts à la marine de guerre anglaise. Que l'Angleterre soit en dehors de ces discussions de partis politiques au Canada, c'est préférable pour elle aux trois dreadnoughts, car tout le secret de l'unité impériale est que l'attachement à l'Angleterre soit le bien commun de tous les partis et la possession exclusive d'aucun d'eux. A l'heure actuelle, les deux partis politiques s'accordent quant au principe de la contribution; ils diffèrent d'avis seulement sur la forme à lui donner. Mais il est très regrettable que l'une des deux politiques navales—celle de M. Borden—soit soumise au peuple canadien comme ayant sur l'autre la préférence de l'amirauté britannique. L'opinion canadienne ressent vivement tout ordre ou ingérence du gouvernement anglais dans les matières qui sont de la compétence du Canada

et l'amirauté anglaise qui devait dans les deux cas bénéficier de la démarche faite par le Caanda que ce soit sous forme de la loi de sir Wilfrid Laurier passée sous l'ancien gouvernement ou du bill de M. Borden—ne pouvait prendre trop de soin pour cacher sa préférence pour l'un ou l'autre plan. Nous admettons la délicatesse de la position d'un premier lord de l'amirauté. Il a naturellement ses préférences et si le chef d'un gouvernement qui présente un bill lui demande son avis sur ce bill qu'il préfère à un bill que l'autre coté désirerait présenter, il lui est bien difficile de cacher son opinion. S'il s'agit d'un premier ministre canadien sa perplexité augmente d'autant. M. Borden n'est pas seulement le chef du parti conservateur, mais en sa qualité de premier ministre il est le seul canal par lequel doivent passer les informations venant de l'amirauté. On ne peut refuser les informations demandées.

J'espère que tous les députés comprennent ce qui a donné lieu à cela.

Mais comment donner ces informations sans paraître pencher pour un parti contre l'autre, pour le Gouvernement contre l'opposition? Mais les difficultés n'existent que pour être tournées, et M. Borden et M. Churchill, au lieu de les tourner ont eu entre eux le plus grand des malheurs, celui d'introduire l'Angleterre dans le conflit des partis politiques du Dominion.

Nous disons "entre eux" parce que M. Churchill, si on en juge par ses déclarations, a essayé de l'éviter. M. Borden, nous le craignons, n'a pas pris autant de soin. Dans le mémoire de l'amirauté qui a soulevé une si grande tempête en mars, M. Churchill n'a rien dit qu'il n'était de son devoir de dire, étant données ses opinions, en réponse à une demande d'informations. L'aiguillon dans toute l'affaire a été, croyons-nous, la forme que M. Borden a donnée à sa demande d'informations "je serais heureux", écrit-il, "de recevoir des informations en ce sens et qui pourraient servir à l'occasion", et, comme nous l'avons fait remarquer dans le temps, la phrase "en ce sens", ne pourrait signifier autre chose que "de nature à me permettre de faire face aux arguments du parti libéral canadien". La visite de M. Borden en Angleterre, l'année dernière, a empiré les choses. Est-ce qu'il ne semble pas que, dans le temps, M. Borden et M. Churchill se seraient entendus sur une politique destinée à renverser celle de sir Wilfrid Laurier, et que le bill canadien actuel était en réalité le bill de l'amirauté anglaise dont M. Borden aurait accepté la paternité? Les paroles de M. Churchill telles que publiées peuvent être la discrétion même, mais si ce sont là les faits, l'huile est tombée sur le feu en dépit de l'attention du cuisinier. Il s'est engagé à soumettre au peuple toute politique navale permanente avant qu'elle soit adoptée et le parti libéral crie qu'il devrait soumettre au peuple le bill actuel. "Non", répond M. Borden, "parce que ce n'est pas une mesure permanente, mais une mesure d'urgence". Mais comment peut-il savoir qu'il y a urgence si ce n'est par l'entremise de l'amirauté anglaise? En effet, par cette excuse que fait-il si ce n'est jeter toute la responsabilité sur l'amirauté? M. Churchill peut lui avoir dit qu'il y avait une "urgence" l'année dernière, lors de son séjour en Angleterre, mais nous ne pouvons comprendre pourquoi ces trois dreadnoughts canadiens ne comptent pas dans nos calculs de force navale relative. Mais que M. Churchill ait dit cela ou non, le résultat de cette excuse est de rendre plus profonde l'impression que le bill est un arrangement pur et simple entre M. Borden et M. Churchill. Il se dit quelquefois des choses bien dures dans les luttes de partis en Angleterre et qui ne laissent pas de traces. Malheureusement, la controverse actuelle laissera un souvenir dans la procédure parlementaire au Canada, parce que pour la première fois on y parlera de clôture forcée. Nous ne pouvons nous empêcher de rappeler la description faite par M. Churchill lui-même, dans le biographie de son père, des effets de l'obstruction irlandaise dans le parlement britannique. "Depuis ce temps, l'obstruction et la clôture se sont fait une guerre qui n'a respecté aucune borne neutre ni reconnu de loi. Tous les plans arrêtés par la sagesse des anciens pour sauvegarder les droits des minorités ont été invoqués avec indifférence par des factions et démolis sans pitié par l'autre". Il n'est pas agréable de penser que la contribution en navires à la marine anglaise est à le veille de provoquer une atteinte aux libertés parlementaires au Canada, comme la marque laissée dans le parlement britannique par la longue lutte pour les libertés irlandaises. Ce qu'il y a de mieux à espérer, si on ne retire pas le bill, c'est que l'opposition remporte son point en forçant le Gouvernement

Je désire attirer spécialement l'attention du comité sur les paroles suivantes:

Ce qu'il a de mieux à espérer, si on ne retire pas le bill, c'est que l'opposition remporte son point et force le Gouvernement à en appeler aux électeurs et si notre gouvernement a quelque influence sur le Gouvernement du Canada il devrait l'exercer en ce sens. La leçon est claire, dans tous les cas. Nous avons vu combien a dû être difficile la position de M. Churchill en donnant un avis sur une question de partis canadiens sans prendre fait et cause pour un parti contre l'autre. Mais c'est précisément la difficulté, dont le plan proposé de donner au Canada voix délibérante dans le comité de la défense et contre lequel nous avons si souvent protesté, fera un des traits réguliers et permanents de la constitution. Il ferait disparaître une des pierres anglaises de l'unité impériale et doit à tout prix être abandonné. Il est infiniment mieux de n'avoir aucun navire du Canada que de les avoir sujets à cette dangereuse condition.

Il y a dans cet article du "Manchester Guardian" de nombreuses considérations qui méritent d'attirer l'attention des honorables députés de cettte Chambre et du peuple canadien. J'ai écouté avec attention l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) cet après-midi et il ne semblait pas, après six mois de discussion, bien ferme sur la significaton de la contribution. Il ne savait pas s'il s'agissait d'un don de navires à la Grande-Bretagne ou simplement d'un prêt, et il a insisté pour que ce soit un don. Si j'avais à choisir entre un prêt et un don, je me joindrais à mon honorable ami de Vancouver pour que ce soit sous forme de don.

C'était un cadeau que mon très honorable ami avait l'intention de faire de ces vaisseaux lorsqu'il a déposé son bill le 5 décembre 1912. Ce devaient être les plus puissants bâtiments de guerre que la science pût imaginer et l'argent acheter. Ils devaient être installés dans la mer du Nord avec la proue tournée vers l'Allemagne et être en ligne de combat. Cela a eu pour effet de réveiller l'esprit britannique chez nombre de Canadiens. Mon honorable ami de Sunbury-et-Queen (M. McLean), par exemple, voulait voir les meilleurs vaisseaux que le Canada pût fournir dans la ligne de combat de la mer du Nord. Mais depuis que mon honorable ami a prononcé son discours en Chambre, le premier lord de l'amirauté nous a informé que la mer du Nord n'a pas besoin de ces vaisseaux, et qu'ils étaient destinés à Gibraltar pour former non pas une marine canadienne, mais une escadre volante qui pourrait en moins de vingt-trois jours se rendre aux rives de la province de mon honorable ami de Vancouver. Ils ne seront pas mis dans la ligne de bataille, mais ils formeront une escadre de visite. Le 29 mars 1909, le très honorable chef du Gouvernement a parlé avec éloquence en faveur d'une marine canadienne, destinée à la protection de nos côtes et de notre commerce, une marine qui assumerait sa part de la défense de l'empire qui pèse sur les épaules de la Grande-Bretagne. S'il prétend faire à l'avantage de la position qu'il occupe aujourd'hui la comparaison avec celle qu'il a prise en 1909, il admettra qu'il est en contradiction avec le "Manchester Guardian" qui se prononce contre la contribution. Pas de contribution sans représentation.

Une contribution nécessitera la représentation et celle-ci provoquera plus tard une nouvelle contribution. Dans la position que j'ai occupée dans la province du Nouveau-Brunswick et dans les appels que j'ai faits à mes compatriotes, j'ai toujours lutté pour l'empire et le drapeau britanniques tout en défendant l'autonomie canadienne. C'est le seul principe qui assurera pendant des siècles à venir l'intégrité de l'empire. Quand le Gouvernement nous propose d'entrer dans une politique qui comporte pour le Canada le sacrifice de son autonomie, il propose une politique dangereuse. Examinée sous toutes ses faces elle apparaît comme dangereuse et ne sera pas, par conséquent, de longue durée. Je dis qu'un sujet britannique qu'il soit du Canada, de l'Australie ou de tout autre dominion, s'il a à cœur le maintien et l'intégrité de l'empire, pardessus tout, il doit insister sur le maintien de l'autonomie de ces dominions. Le grand dominion de l'Australie a conquis le respect et l'admiration grâce à la politique qu'il a adoptée relativement à cette question pendant les cinq ou six dernières années. A la conférence de Londres en 1911, l'Australie a fait une entente avec les nations-sœurs qui y étaient représentées et elle a depuis rempli sa partie du contrat. Là nous avons eu un exemple de l'unanimité entre les dominions et l'empire britannique qui est si essentielle à l'unité de l'empire et pourtant le principe qui faisait la base de cette entente était le maintien de l'autonomie des divers pays qui y ont été parties. En soulageant la Grande-Bretagne du fardeau qui pèse sur ses épaules, n'est-il pas raisonnable que chacune des nations-sœurs s'occupe d'elle-même et voie à protéger son commerce contre un ennemi toujours possible? La Grande-Bretagne sera en état de protéger les Iles-Britanniques, surtout par le maintien de sa flotte dans la mer du Nord contre une attaque du côté de l'Europe et pendant qu'elle sera ainsi occupée elle ne sera pas obligée d'avoir des centaines de navires sur les côtes de tous les pays qui composent l'empire. C'est avec cette idée que le "Manchester Guardian" fait aujourd'hui son appel. J'exprime l'espoir que les idées de ceux qui dirigent ce grand Parlement changeront et que l'opinion publique sera dirigée de façon à produire une entente entre les deux partis qui diront: Allons devant le peuple et qu'il décide si nous devons changer d'attitude relativement à cette grande question.

Comme le dit ce journal, cette mesure comporte un principe dangereux. Ce n'est pas celui que défendait mon très honorable ami en 1909, ce n'est pas celui que l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a défendu avec tant d'éloquence durant la même année et si nous devons en juger d'après les paroles qui sont tombées des lèvres de mon très honorable ami lorsqu'il a dit il y a quelques jours que si plus tard le peuple canadien a besoin de ces navires en vue de l'établissement d'une marine canadienne, il pourrait les ravoir, nous sommes justifiables de conclure qu'il a voulu créer l'impression en ce Parlement aussi bien que chez le peuple canadien qu'il a l'intention de retourner à ses anciennes amours. Malheureusement la jalousie s'est mise de la partie; il n'aurait jamais dû les abandonner.

Lorsque mon très honorable ami est revenu d'Angleterre, au mois de décembre dernier, il a assisté à un grand banquet, pour célébrer le premier anniversaire du retour au pouvoir du parti conservateur; ce sera peut-être le dernier, mais c'était le premier à ce moment-là. Dans cette circonstance, il disait:

J'ai dit que ce serait notre devoir manifeste... de nous assurer si les problèmes navals sont graves. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir sur la question une réponse simple et claire, et si cette

réponse, basée sur l'assurance de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait la nécessité d'une action immédiate, nous demanderions au parlement d'accorder immédiatement une aide effective, et faute par le parlement d'y consentir, nous en appellerions du parlement au peuple.

"Vifs applaudissements" par les conservateurs qui l'écoutaient. Si le premier ministre accusait la même virilité dont mon honorable ami a fait preuve ce jour-là, il s'élèverait certainement à la hauteur des circonstances et demanderait au peuple de se prononcer sur le programme soumis au Parlement. M. Churchill nous a dit ce qu'il pense de l'idée que le projet de loi que le premier ministre a présenté à la Chambre a été le résultat d'une entente entre lui et mon très honorable ami. Répondant au discours de M. Phillip Morrell, représentant de Burnley, M. Churchill a fait cette déclaration le 26 mars:

Je n'ai pas demandé l'adoption d'un projet particulier lorsque M. Borden a quitté l'Angleterre. Je n'avais aucune idée de ce qu'il avait l'intention de proposer au parlement du Canada.

Cette déclaration nous démontre que le premier ministre, lorsqu'il a quitté le premier lord de l'amirauté et M. Asquith, était parfaitement libre d'adopter le programme qu'il désirait, et qu'il aurait eu les sympathies du premier lord de l'amirauté et du gouvernement anglais s'il avait suivi la ligne de conduite qu'il préconisait le 29 mars 1909 et créé une flotte canadienne, construite avec nos propres matériaux, grâce à l'adresse des artisans canadiens et, manœuvrée par des Canadiens. Par conséquent, je ne suis pas porté à blâmer beaucoup le premier lord de l'amirauté pour tout ce qui s'est fait.

Le premier ministre a demandé des renseignements sur un certain sujet et le premier lord de l'amirauté lui a naturellement fourni les renseignements qu'il désirait.

Le représentant de Vancouver nous a dit ce soir qu'il ne sert de rien de parler de construire des navires de guerre au Canada dans un avenir rapproché. J'ai été étonné d'entendre un député de la côte du Pacifique parler avec tant de pessimiste de l'esprit d'entreprise, de l'énergie et de l'habileté des Canadiens. Ne sait-il pas que pendant cette deuxième période décennale du vingtième siècle, qui est le siècle du Canada, l'activité commerciale et le génie inventif marchent à grands pas? Pendant ce vingtième siècle, négligerons-nous l'industrie canadienne de la construction des navires, tandis que le Japon, l'Italie, la France et d'autres nations civilisées s'avancent dans cette voie. Avec les grandes richesses de minerais de fer et de houille dont la Providence l'a doté, le Canada restera-t-il en arrière et continuera-t-il pendant des années à envoyer ses ressources brutes aux Etats-Unis, plutôt que d'en tirer parti au pays? Il en a déjà coûté beaucoup à la nation canadienne pour développer l'industrie du fer et de l'acier dont la construction des navires est l'une des branches les plus importantes. Je demande à ceux qui ont été plus chanceux que moi et qui ont visité les grands chantiers de construction navale de la mère patrie, si la construction des navires en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, n'est pas la plus grande industrie de l'empire? Consacrerons-nous nos vastes ressources naturelles au progrès des autres nations comme nous le faisons actuellement au Nouveau-Brunswick d'où nous envoyons notre minerai de fer aux Etats-Unis, au lieu de le faire servir à la construction de navires au pays même? Si nous ne pouvons pas employer nos chantiers maritimes à la construction de navires de guerre, nous pouvons les employer à la construction de ces grands bâtiments marchands qui traversent les mers et viennent dans nos ports de l'Atlantique et du Pacifique?

J'espère que la population canadienne pèsera l'article du "Manchester Guardian" que j'ai consigné aujourd'hui dans le hansard, car je suis d'avis que cet article offre un moyen de résoudre définitivement cette question sans causer de dissensions parmi les partis politiques. Que le Gouvernement demande au peuple de se prononcer, et si le peuple l'approuve, nous lui donnerons tous les fonds dont il aura besoin pour mettre son programme à exécution, mais nous les lui refuserons tant qu'il n'en aura pas appelé au peuple.

M. TOBIN: Je n'avais pas l'intention de prendre part aujourd'hui à la discussion, mais vu que le Gouvernement a décidé de clore le débat demain pendant la nuit, à titre de représentant d'une division qui renferme 40,000 habitants, je me crois tenu d'expliquer pourquoi je suis opposé à ce don de $35,000,000, somme qu'on enverra hors du pays au lieu de l'employer ici à l'établissement de l'industrie de la construction navale et dans l'intérêt de nos artisans, de nos ouvriers et de toute la classe commerciale. Les membres du Parlement canadien peuvent différer d'opinion sur les diverses questions qui leur sont soumises, mais ils n'oublient jamais qu'ils sont tous Canadiens, bien qu'ils sont d'origine irlandaise, allemande, française, anglaise ou écossaise.

A titre de Canadien, nous avons des droits que nous devrions maintenir, et il est triste de voir que, dans un Parlement libre, sous le drapeau anglais, les représentants des sujets anglais sont privés de la liberté de parole.

Le premier ministre dit qu'il a reçu du peuple le mandat de faire triompher cette politique de contribution, mais j'aimerais savoir à quelle époque il a reçu ce mandat.

Je me rappelle qu'il a publié un manifeste électoral avant les dernières élections générales, mais dans ce manifeste il ne se trouve pas un seul mot concernant la contribution. Il a visité les Cantons de l'Est de la province de Québec et il m'a fait l'honneur de prononcer un discours dans la ville de Richmond, dans mon comté. Dans ce discours il a exposé la politique qu'il appliquerait s'il était porté au pouvoir, mais il n'a pas alors parlé de cette contribution de $35,000,000. Mon adversaire à cette élection se déclarait tantôt le partisan du premier ministre et tantôt celui de M. Monk et ce candidat déclara, en présence du premier ministre, que s'il était élu, et il espérait l'être, il voterait contre tout gouvernement et contre tout premier ministre, qui se montrerait favorable à une politique navale quelconque ou à une contribution avant d'avoir d'abord soumis la question au peuple. Le premier ministre actuel fit des discours ailleurs dans Québec: il prit instamment la parole dans le comté de Shefford où M. Davidson était candidat en opposition à mon honorable ami et voisin (M. Boivin). M. Davidson n'était pas favorable à une contribution et voici ce qu'il dit dans son discours aux électeurs de Shefford:

Je déclare que si je suis élu le 21 septembre prochain, je travaillerai et voterai contre tout premier ministre de quelque parti qu'il soit **qui voudra continuer la politique actuelle sur la marine, telle que votée en 1910, sans avoir au préalable fourni au peuple canadien l'occasion de se prononcer sur cette question par voie d'un plébiscite ou référendum spécial.**

Si je suis élu, je travaillerai encore à ce que les droits et prérogatives des minorités canadiennes françaises et catholiques des autres provinces soient reconnus et respectés à l'égal des droits de la minorité anglaise et protestante de la province de Québec. Ecoles séparées, reconnaissance de la langue française, etc., etc.

Nous, conservateurs, nous croyons que sir Wilfrid Laurier a fini son œuvre, que son gouvernement est faible et corrompu, qu'il adopte maintenant une politique ennemie des meilleurs intérêts du Canada et que tout en se glorifiant d'avoir élevé le Canada au rang des nations, il se propose aujourd'hui d'en sacrifier les intérêts.

Le 29 mai une résolution présentée par l'honorable député de Toronto-nord, l'actuel ministre du Commerce, a été adoptée unanimement par cette Chambre. Le premier ministre se servit en cette occasion, des mots suivants:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne on a peut-être trouvé que l'action commencée était peu satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire. Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirons notre devoir à son égard ainsi qu'à l'égard du Canada.

Puis il ajoute:

Je ne crois pas manquer à la discrétion en disant qu'à ma connaissance personnelle, feu M. Raymond Préfontaine avait arrêté dans son esprit de créer au Canada un service militaire maritime de quelque sorte; c'est ce qu'il m'avait dit dans l'année qui a précédé sa mort. M. Préfontaine était un homme à idées larges et à qui le courage ne faisait pas défaut. Sans vouloir jeter de blâme sur mon honorable ami le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, je dirai qu'il n'y a encore rien de fait pour donner suite à une politique dont nous constaterions déjà les résultats si le chef actuel de cette administration n'était pas retenu par d'autres affaires qui appellent son attention.

Ce que je conseillerais pour le moment à mon très honorable ami, ce serait de modifier sa résolution de manière qu'elle indiquât, de notre part, l'intention d'agir promptement. En 1902, nous disions au gouvernement impérial que nous avions l'intention de faire quelque chose; mais sept années se sont écoulées depuis et nous n'avons encore rien fait. La résolution de mon très honorable ami, ainsi amendée, se recommanderait, je crois, à l'approbation unanime des membres de cette Chambre.

Je ne désire rien dire de plus sur cette question. La défense de nos côtes, la protection de notre commerce s'imposent à la fierté qui doit remplir le cœur de tout Canadien. Vous dites que nous pouvons nous contenter de compter sur la Grande-Bretagne pour notre défense navale. Mais si nous avons assumé l'état de nation sous un rapport, allons-nous assumer l'état de colonie de la couronne sous d'autres rapports encore plus importants?

Quelle a été la principale question discutée dans la province de Québec aux élections de 1911? Personne ne le sait mieux que vous, monsieur le président et tous les députés de la province de Québec savent que la question commerciale n'a pas été la principale question débattue. A peine consacrait-on quelques minutes à chaque assemblée pour la discuter. Le parti conservateur faisait toute la lutte sur la question des écoles du Manitoba, et sur celle de la marine. Sir Wilfrid Laurier, le chef de l'opposition, avait formulé une politique navale canadienne, mais il demanda la dissolution du Parlement et demanda le verdict des électeurs sur la convention commerciale avec les Etats-Unis. Le parti conservateur recevait l'aide de ses alliés nationalistes, y compris M. Monk qui, à cette époque, disait dans la province de Québec, que la politique du chef actuel du Gouvernement n'était pas meilleure, ou plutôt qu'elle était pire que celle du chef actuel de l'opposition. Pendant ces élections de 1911 l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) envoyait dans toutes les provinces de l'Est des jeunes orateurs qui ne discutaient pas la question de réciprocité avec les Etats-Unis. Tous leurs discours portaient sur la question navale, et ils accusaient sir Wilfrid Laurier, d'être traître à sa province et à sa nationalité. Les trois quarts de la population du comté que je représente sont d'origine française, et je dois dire à leur honneur que j'ai obtenu les plus fortes majorités dans les endroits où habitent les Canadiens-Français qui ont approuvé la politique de sir Wilfrid Laurier. Ils voulaient une marine canadienne.

Le parti conservateur et ses alliés nationalistes disaient que nous ne devions rien à l'Angleterre, et quand je vois un si grand nombre d'honorables députés qui étaient dans cette Chambre en 1909 qui avaient accepté le principe d'une marine canadienne, et quand j'en vois qui n'étaient pas ici à cette époque, mais qui ont été élus le 21 septembre 1911 comme opposés à toute contribution ou politique navale quelconque, je suis surpris de les voir appuyer la politique du Gouvernement. Ces honorables députés, lorsqu'arrive le moment du vote, quittent la Chambre pour ne pas se compromettre.

Lorsque les électeurs de la province de Québec donneront leur verdict, ils approuveront la politique d'une marine canadienne proposée par le parti libéral. Ce parti veut une marine canadienne, équipée et maintenue par le Canada, et devant servir à la défense du Canada, et aussi à la défense de l'Angleterre, si celle-ci a besoin de notre aide. Telle est la politique du parti libéral; telle est la politique qui sera approuvée par une immense majorité des électeurs du pays si on leur donne l'occasion de se prononcer. En parcourant cette brochure électorale du parti conservateur. . .

M. LALOR: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Admet-il que la question qui a fait le principal sujet de la discution dans la dernière campagne électorale a été la marine?

M. TOBIN: Dans Québec?

M. LALOR: D'une façon générale.

M. TOBIN: Le parti de l'honorable député de Haldimand (M. Lalor) avait une politique différente dans chaque province—elle variait suivant les provinces. Dans la province de Québec comme ailleurs, la politique du parti libéral était une marine canadienne. Nous avons défendu cette politique et elle a été appuyée par la majorité de la province de Québec. Plusieurs députés de la province de Québec qui siègent à votre droite, monsieur le président, ont été élus comme adversaires de toute marine quelconque ou contribution. Il y a déjà plusieurs années que j'occupe un siège dans cette Chambre et j'ai appris de la bouche même de différents députés, avant l'élection de 1911, qu'ils étaient opposés à toute contribution et à toute dépense pour la marine. Je parle des conservateurs de la province de Québec. J'ai leurs discours a l'appui de ce que j'avance. Ils étaient contre l'Angleterre. L'honorable député de l'Islet (M. Paquet), l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny), le ministre actuel du Revenu de l'Intérieur (M. Nantel), et l'Orateur suppléant (M. Blondin) ont tenu des assemblées dans plusieurs parties de la province de Québec. Ils sont allés dans un comté où se présentait un candidat qui a été élu, non pas comme conservateur, mais comme nationaliste; il était opposé à une marine canadienne mais ne refusait pas de faire quelque chose pour l'Angleterre si c'était nécessaire. Les honorables députés que j'ai nommés sont allés tenir une assemblée dans son comté mais cet honorable député qui siège à votre droite, monsieur le président, a dit que ces discours avaient été si antibritanniques qu'il n'a pas voulu parler à cette assemblée dans son comté parce que quelques électeurs l'auraient tenu responsable des paroles de ces personnes. J'appelle l'attention de l'honorable député de Haldimand sur le fait que c'est contre des attaques de ce genre que le parti libéral avait à lutter dans la province de Québec. Si vous aviez dit à un conservateur de la province de Québec que M. Borden était son chef vous l'auriez insulté, et je vous dirai, monsieur le président, parlant en présen-

ce du chef du Gouvernement que je l'ai souvent moi-même défendu publiquement.

Je connais le premier ministre depuis nombre d'années, et je savais que c'était un homme honorable.

Un DEPUTE: Quelqu'un a eu à le défendre.

M. TOBIN: Mais oui, nous avons eu à le défendre. Tout ce que vous avez à faire, c'est de remonter au discours qu'a prononcé devant cette Chambre, le 13 février dernier, l'honorable député d'Yamaska:

Telle était l'attitude des deux partis politiques lorsqu'il annonça tout à coup qu'une élection générale aurait lieu le 21 septembre 1911. Cette élection eut pour résultat la chute du gouvernement qui avait adopté la loi du service naval, et le succès du parti conservateur par une forte majorité... Toutefois, je puis dire que le grand cheval de bataille dans la province de Québec a été la loi du service naval—et cette province a retiré à l'ancienne administration la confiance qu'elle avait reposée en elle depuis quinze ans, et elle a élu non moins de vingt-sept députés qui appartiennent à l'opposition.

Et quelle était cette loi du service naval? Un article dit:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut...

Ce mot "peut" a joué un grand rôle.

M. le PRESIDENT: Je demanderai à l'honorable député s'il ne pense pas s'écarter un peu trop de l'article 5. Je ne tenterai point de l'en empêcher, mais j'y aurai appelé son attention.

M. GRAHAM: L'honorable député est en train d'expliquer son opposition à l'article 5 et celle que les membres de la gauche se croient obligés d'y faire.

M. TOBIN (lisant):

... mettre la marine ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Ces messieurs apportent ces lignes aux habitants de la province de Québec, à qui ils disent: Cela signifie que vous allez avoir la conscription, vos enfants vous seront enlevés; cela veut dire sang et chair. Mes honorables amis de la province de Québec se souviendront parfaitement de ces mots-là. Par contre, dans la province d'Ontario, l'on dit que Laurier ne voulait rien pour la Grande-Bretagne, qu'il était l'ennemi des Anglais. Mon honorable ami de Carleton (N.-B.) assure que l'on y a cité les mêmes articles avec une explication différente. Voilà quelle a été la conduite que l'on a tenue. J'ai ici une brochure dont les conservateurs se sont servi dans cette campagne. Je crois que l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) s'est bien gardé, dans les cantons de l'Est, où il organisait la lutte, de laisser pénétrer cette brochure dans des régions où se trouvaient des gens de langue française. Elle a été mise dans les mains des candidats de langue anglaise; mais on leur a dit de ne pas la montrer à leurs amis conservateurs canadiens-français; on leur a dit que les nationalistes ne devaient pas y jeter les yeux, de crainte qu'ils n'y lussent ce que l'on raconte à la page 14 de la politique navale. On blâmait le gouvernement Laurier de ne rien faire. La brochure dit:

Résolution de M. Foster

Au mois de novembre 1908, l'honorable Geo. E. Foster, le représentant de Toronto-nord au parlement fédéral donnait avis de la résolution ci-après:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de défense pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes

A cette résolution, sir Wilfrid Laurier a proposé en amendement ce qui suit:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure la responsabilité de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesait autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'aide que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure, tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

M. R. L. Borden a proposé des modifications à cet amendement, au nombre desquelles il en est une qui regarde le deuxième

paragraphe et qui est importante. La résolution qui suit a été unanimement agréée et votée:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense navale.

La Chambre est d'avis que, vu les relations d'ordre constitutionnel existant entre la mère patrie et les dominions autonomes le paiement de contributions régulières et périodiques au trésor impérial pour les fins de la marine militaire et de l'armée ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante de la question de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire tendant à promouvoir la rapide organisation d'un service naval canadien en coopération avec la marine militaire impériale et en étroite relation avec elle, dans le sens suggéré par l'amirauté à la dernière conférence impériale, et en parfait accord avec l'opinion de ceux qui croient que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, au salut de l'empire et à la paix mondiale.

La Chambre exprime sa ferme conviction qu'à l'heure du besoin, le peuple canadien saura s'imposer volontiers tous les sacrifices voulus pour accorder aux autorités impériales la plus loyale et la plus cordiale coopération à tout mouvement tendant à assurer l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Voici le manuel conservateur de 1911. Je l'ouvre à la page 16:

La marine militaire projetée sera sous la direction du ministre de la Marine assisté par un département des affaires navales. Elle ne passe pas automatiquement sous la direction de l'amirauté en temps de guerre, mais en cas d'urgence...

Voilà ce qu'on a dit aux électeurs de la province de Québec. Tout candidat conservateur-nationaliste dirait:

Qu'est donc ce Gouverneur en conseil? C'est le roi. Devons-nous quelque chose au roi?

Une VOIX: Cela ne se demande pas.

M. TOBIN: Un partisan du docteur Hayes, le candidat conservateur dans le comté de Richmond-et-Wolfe, partisan conservateur mais nationaliste quand c'était nécessaire, portait la parole à Sherbrooke. Nous l'avions acculé au pied du mur et réduit à quia. Ecoutez ses paroles: M. Borden a dit quelque chose au sujet d'un don de quelques millions de dollars à l'Angleterre qui s'accrochait aux basques du premier ministre et on lui soufflait à l'oreille: "Vous nous devez quelque chose; payez!" M. Borden a annoncé, dit-il, quelle attitude il prendrait: il se tournerait vers John Bull et lui dirait: "Ecoute John, tu dis que je te dois quelque chose. Eh bien; je ne veux pas que tu m'ennuies davantage; voici $10,000,000 et fiche-moi la paix. Que ce soit fini une bonne fois pour toutes." Un vieillard assis au premier rang dans la salle où nous portions la parole fit cette observation: "Certes, c'est une grosse somme; mais nous ignorons quelle est la politique de sir W. Laurier." La réponse ne se fit pas attendre;"La politique de Laurier ce sera vingt, ou trente ou quarante millions; mais il ne s'agit pas simplement d'argent, il s'agit de vos enfants; la conscription sera la conséquence de la politique de Laurier; ce sera une politique de sang et la chair de vos enfants servira de graisse pour les canons."

M. BELAND: Qui a dit cela?

M. TOBIN: Un partisan du Gouvernement conservateur, le jeune M. Cabana. Puis vint M. Grégoire, un jeune homme fort intelligent, de Disraeli. Si le député de Saint-Antoine de Montréal était ici, il pourrait nous édifier au sujet de M. Loranger, de Montréal, qui faisait la campagne dans cette région. Dans les harangues, sur les tréteaux, il ne se réclamait pas du chef actuel du Gouvernement; non, il lui était hostile; son chef, c'était M. Monk; il n'avait rien de commun ni avec M. Borden ni avec sir W. Laurier.

Le manuel ajoute:

. . . ces navires peuvent être mis par le Gouvernement à la disposition de l'amirauté pour servir en général dans la marine britannique. Si cela s'effectue lorsque le parlement n'est pas en session, le parlement est alors convoqué dans un délai de quinze jours afin de donner son approbation à la décision prise par le Gouvernement.

En d'autres termes, si le Gouvernement décide de ne pas faire participer la marine canadienne à une guerre de l'empire, le parlement ne sera pas convoqué et ne sera pas en mesure de forcer le Gouvernement à le faire.

Voilà ce qui figure dans ce manuel, qu'on a répandu à profusion dans les provinces anglophones et qui était destiné aux conservateurs de langue anglaise pour qu'ils l'emportassent avec eux dans leurs valises.

Je compte parmi les conservateurs un excellent ami qui m'a passé cette brochure et il ajoutait qu'il en avait honte. "M. Tobin, me dit-il, je ne veux plus adhérer à un parti qui varie sa politique suivant les provinces. Je continue ma citation:

Sir Wilfrid Laurier proposa la deuxième lecture de ce bill le 3 février. Il déclara que la politique du gouvernement cadrait parfaitement avec le texte de la résolution adoptée en mars 1909, et devrait donc rallier l'appui des conservateurs. A la conférence impériale, il défendit son attitude en invoquant comme argument qu'il ne faut pas porter atteinte à l'autonomie canadienne. Que le gouvernement ne permettrait pas à la marine canadienne de participer à toutes les guerres de la Grande-Bretagne, voilà ce qu'il a parfaite-

ment mis en lumière en disant: 'Si l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre et exposés aux attaques de l'ennemi. Je n'affirme pas que nous serons toujours attaqués, ni que nous participerons toujours aux guerres de l'Angleterre.

Voici l'attitude du parti conservateur:

Quelle a été par le passé et quelle est, aujourd'hui l'attitude du parti conservateur sur cette queestion de défense navale? Dans le discours qu'il a prononcé à la 3e lecture du bill, le 20 avril 1910, M. R. L. Borden, le chef conservateur, a parfaitement mis la chose en lumière: 'Le principe que je préconise, c'est qu'en temps de guerre, il n'y aura qu'une seule force navale unie pour tout l'empire et que cette force navale sera utilisée pour faire face à tout ennemi qui pourrait menacer l'intégrité de l'empire.

Comment le très honorable leader du Gouvernement peut-il prétendre avoir un mandat du peuple. Il n'a jamais discuté le sujet avec lui; il ne lui en a pas parlé. Sherbrooke, il n'a pas dit que son programme consistait en une contribution de $35,000,000. M. Borden a dit encore:

On pourra parfaitement demander ce que nous ferions si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir et notre conduite la plus simple seraient d'agir ainsi: Le Gouvernement du pays peut comprendre et savoir, s'il veut s'en rendre compte si les conditions dans lesquelles se trouve l'empire en ce moment au point de vue de la défense navale, sont graves. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir une réponse claire et sans ambage à cette question, et si cette réponse basée sur un rapport du gouvernement anglais et des experts navals de l'amirauté était telle—et je crois qu'elle le serait—pour exiger que ce pays donne une aide immédiate et effective, je m'adresserais au parlement pour la lui demander et si le parlement ne l'accordait pas, je m'adresserais au peuple.

Il n'a pas dit que s'il ne pouvait pas faire adopter son bill, il imposerait un bâillon aux représentants du peuple pour le faire passer. Il a dit qu'il s'adresserait au peuple. C'est ce qu'il a promis, d'après le manuel du parti conservateur en 1911. J'ai toujours cru à la parole du premier ministre et je crois que la population de Québec et du Dominion s'est attendu à ce qu'il exécutât sa promesse.

Quand la question de la réciprocité était à l'étude, le leader du Gouvernement d'alors n'a pas appliqué le bâillon, il a dissout la Chambre et accepté le verdict populaire.

Ces $35,000,000 forment une grosse somme pour le Canada. En 1911, nous avons dépensé $7,000,000 pour la milice; cette année, nous dépensons $7,000,000 et en plus nous dépensons $35,000,000 pour trois dreadnoughts.

Si j'ai bien compris le ministre de la Marine et des Pêcheries, quand il parlait, il y a quelques jours, il était sûr que nous ne pouvions pas construire les navires à moins de $40,000,000 ou $45,000,000. Si le Gouvernement doit dépenser cet argent, pourquoi ne pas le faire dans notre pays? Les artisans, les manœuvres, les laboureurs, les commerçants et les manufacturiers veulent que cet argent soit dépensé au Canada. Je serais bien peiné qu'une aussi forte somme d'argent sortît du pays pour aller en Angleterre ou dans toute autre contrée. Je suis sujet britannique, mais avant tout, je suis Canadien et je défends les entreprises canadiennes. Nous dépensons $2,500,000 pour l'agriculture et un bill a été adopté l'autre soir par la Chambre autorisant une dépense de $10,000,000 pendant les dix années prochaines, soit $1,000,000 par an, de sorte que nous dépenserons en réalité $50,000,000 y compris la milice et les dreadnoughts.

Cela fait une taxe de $7 par habitant. Pensez-vous que la population pourra supporter cette charge? Pensez-vous que les agriculteurs qui représentent 70 p. 100 de la population et qui doivent travailler beaucoup pour gagner leur argent, accepteront cette taxe? Non, monsieur le président, je dis au leader du Gouvernement qu'en raison de cette grande dépense, il a peur de s'adresser au peuple sur cette question car je crois que la majorité du pays pense comme moi et renverra au pouvoir l'homme qui n'a qu'un seul programme pour Québec, pour Ontario et pour les neuf provinces du pays, l'homme qui a mis en jeu sa vie politique pour défendre ce qu'il croyait juste dans l'intérêt du pays. Si cet argent était dépensé au pays, environ 70 p. 100 iraient dans les goussets des ouvriers et cela servirait grandement au pays.

Pour moi, je crois que si cette question était soumise au peuple, le parti libéral serait renvoyé au pouvoir, parce que nous avons un seul programme pour le Canada.

Je voudrais faire insérer aux Débats, cet extrait d'un journal de Londres:

La politique Borden est mauvaise pour l'empire. Opinion de la presse de Londres.

Londres, 11 mars. Sous le titre de "Mauvais impérialisme", le "Daily News and Leader" qui est généralement considéré comme reflétant les vues du gouvernement Asquith, discute la sagesse du programme Borden de forcer l'adoption du bill naval au moyen de la clôture. "La moindre concession qu'il puisse faire, dit-il, au peuple canadien, c'est de le consulter avant de s'engager dans une résolution constitutionnelle condamnée par toutes les autres colonies. Il ne faut pas s'imaginer que les libéraux canadiens sont seuls à condamner le projet Borden.

Il continue: Le gouvernement australien a repoussé tout développement de ce programme pour l'Australie. M. Sauer, au nom du gouvernement du Sud-Africain a exprimé la crainte que le mouvement qui a pris naissance dans différentes parties de l'empire, ne soit pas entièrement spontané et il critique la politique

du Canada d'avoir un ministre dans le conseil de défense et il doute que le Sud-Africain veuille l'adopter

"Les premiers fruits de la politique Borden, continue le "Daily News", sont par conséquent une crise intérieure au Canada d'une très grande importance. Nous avons dès le début critiqué l'essence du projet Borden sur le terrain constitutionnel. Nous avons insisté sans cesse, pour montrer qu'il rendait un mauvais service à l'empire en faisant de la marine un sujet de discussion entre les partis dans les colonies. Maintenant que le projet Borden a été poussé au point de provoquer une crise politique aiguë au Canada, tous les gens raisonnables admettent que c'est rendre le plus mauvais service à l'unité impériale.

A propos de ce don ou de ce prêt de dreadnoughts à l'amirauté anglaise, j'aimerais à donner lecture au comité de la lettre à l'honorable premier ministre par laquelle l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) annonce sa sortie du cabinet. La question d'urgence s'est quelque peu modifiée. Il y a quelques mois, il n'était question que de don de contribution d'urgence. L'autre jour, l'honorable ministre des Finances a déclaré que c'était un prêt et que nous pourrons reprendre ces navires. L'honorable député de Jacques-Cartier a remis son porte-feuille de ministre des Travaux publics, le 18 octobre 1912, et voici ce qu'il écrivait au premier ministre:

Le très hon. R. L. Borden,
Premier ministre.

Mon cher premier:

Je regrette de ne pouvoir approuver la décision prise hier au conseil de mettre, au nom du Canada, une contribution d'urgence de $35,000,000 à la disposition du gouvernement anglais, pour des fins navales, avec la ratification du parlement, mais sans donner au peuple l'occasion de se prononcer sur cette importante démarche, avant qu'elle soit consommée. En approuvant ce projet, je manquerais à mes engagements et la question est assez importante pour justifier mon insistance. Le projet en question excède les attributions conférées au gouvernement par la loi de 1867.

Cette conviction me fait un devoir de vous remettre ma démission. Permettez-moi d'ajouter que c'est avec regret que j'ai pris cette décision, vu les relations agréables que j'ai toujours eues avec vous.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. D. Monk.

Quelque temps plus tard, le premier ministre en donnant des explications sur la démission du ministre des Travaux Publics, a dit qu'il avait été amené à donner sa démission par une haute conception de son devoir. L'honorable député de Jacques-Cartier s'est cramponné à son portefeuille aussi longtemps qu'il a pu, mais ceux auxquels il avait fait des promesses l'ont obligé à se démettre.

Si l'honorable député de Jacques-Cartier s'est démi de ses fonctions de ministre des Travaux Publics parce qu'il avait une haute conception de son devoir, que faut-il penser du ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Nantel), du ministre des Postes (M. Pelletier) et de quelques autres membres du Gouvernement? J'ai été étonné de voir que ces ministres, après avoir entendu le premier ministre faire cette déclaration, n'ont pas immédiatement démissionné. Les électeurs de Québec qui les avaient entendus prononcer ces discours d'un bout à l'autre de la province, s'attendaient à ce qu'ils remettraient leur mandat et retourneraient devant leurs électeurs dès que ce bill serait déposé.

Si le Gouvernement a $35,000,000 à dépenser, pourquoi ne partage-t-il pas cette somme entre les différentes provinces, d'après le chiffre de leur population, pour aider à la construction de bons chemins? Cette politique serait infiniment plus populaire que celle des dreadnoughts.

Si cela n'est pas possible, que cette somme soit employée à la construction d'une marine canadienne. Je suis certain que nous pourrions tous nous entendre sur une politique comme celle-là, et nous ferions ainsi savoir au monde entier que le Parlement canadien et toute la population du pays sont d'accord pour construire une marine pour la défense du Canada, et la défense de l'empire, en cas de nécessité.

M. BORDEN: Je suis heureux de voir que la santé de l'honorable député de Richmond et Wolfe est complètement rétablie et je le remercie des bonnes paroles qu'il a eues à mon adresse. Les remarques qu'il vient de faire n'ont aucun rapport avec l'amendement proposé par l'honorable député de Welland (M. German) et on peut en dire autant de l'éloquent discours prononcé par l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon). Mon honorable ami doit m'être reconnaissant, car je suis le seul membre de cette Chambre qui paraisse disposé à m'occuper de sa proposition. Il n'a pas encore réussi à surmonter le sentiment d'horreur qu'il a éprouvé en constatant les pouvoirs énormes déjà que ce bill confère au Gouverneur en conseil. Je crains que certaines parties de la loi du service naval de 1910 ne lui soient pas aussi familières que les autres. J'ai mentionné quelques-unes des dispositions de cette loi et je me bornerai à les indiquer de nouveau, en passant. Par l'article 7, le ministre est chargé:

—de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine.

Cet article a dû porter un coup terrible à mon honorable ami, puisqu'en tout cela les représentants du peuple ne doivent pas être consultés. La gestion et la direction sont entièrement laissées au ministre. Mon

honorable ami nous a parlé des jours de 1837, mais retrouve-t-on dans les annales de cette époque, une infamie comparable à celle de cet article 7? L'article suivant est ainsi conçu:

Le ministre est chargé de la direction et de l'administration, de même que de la construction, de l'achat, de l'entretien et de la réparation des établissements de marine et des vaisseaux et autres navires, pour le service de la marine.

A en croire mon honorable ami ceci serait encore quelque chose de monstrueux.

Mais qu'on me permette de signaler un autre oubli des principes bien entendus du gouvernement constitutionnel, oubli dont fait preuve cette mesure qu'il admire tant. Voici l'article 11:

Le Gouvernenr en conseil peut organiser et maintenir une force navale permanente.

Non le Parlement, mais "le gouverneur en conseil". L'article 12 se lit ainsi:

Le Gouverneur en conseil peut autoriser l'engagement d'officiers et de marins dans le service de la marine aux conditions qui peuvent être prescrites.

Cela me semblerait, conformément à l'opinion défendue par mon honorable ami de Welland, être un oubli bien marqué des principes ordinaires et bien compris du gouvernement constitutionnel. Lisons l'article 26:

Le Gouverneur en conseil peut organiser et maintenir une force à être appelée la force volontaire de la marine.

L'article 28 stipule que:

Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements pour la gouverne de la force volontaire de la marine.

Qu'on se représente toutes les dispositions tyranniques que pourrait dicter le Gouverneur en conseil d'après les pouvoirs très étendus que lui attribue l'article 28. On pourrait faire disparaître les libertés du peuple, d'après l'opinion entretenue par mon honorable ami de Welland, au moyen de règlements qu'on arrêterait pour la gouverne de la force volontaire. Je ne ferai pas allusion à différents autres pouvoirs que cette loi accorde par l'intermédiaire du gouverneur en conseil. Encore impressionné par les vues exprimées par l'honorable représentant de Welland, je suis positivement froissé lorsque je les considère l'une après l'autre. Je signalerais spécialement à mon honorable ami l'article 43:

Le Gouverneur en conseil peut à toute époque attacher au service de la marine ou en détacher tout vaisseau appartennt à Sa Majesté.

Cela permettrait au gouverneur en conseil d'acquérir toute la marine de guerre britannique et ainsi d'imposer au peuple de ce pays l'obligation de l'entretenir, au cours de toutes les années à venir, et cela, sans consulter aucunement le Parlement. Je suis certain que mon honorable ami (M. German), lorsqu'il comprendra la nature des pouvoirs énormes que confèrent au gouverneur en conseil, non seulement cet article, mais encore un grand nombre d'autres dans cette loi, modifiera ses idées sur l'excellence de cette mesure ou les principes bien compris de gouvernement constitutionnel.

Mon honorable ami n'a pas paru rassuré par mon assertion touchant les promesses qui se rattachent à la politique navale de ce pays. S'il me fallait pour le convaincre, élever le bras et hausser la voix, je le ferais avec plaisir, mais j'espère que mon honorable ami aura la gracieuseté d'accepter cette assurance que je lui donne d'un ton de voix ordinaire et sans aucune mise en scène théâtrale. Les honorables membres de la gauche ne me semble pas très désireux de débattre cea article. Nous avons entendu deux discours très intéressants prononcés par mes honorables amis de Gloucester et de Richmond-et-Wolfe, mais ces discours auraient peut-être été plus opportuns lorsque ce projet de loi a été lu une seconde fois, ou, à tout événement, à une phase moins avancée de ce débat. Ces honorables députés me pardonneront si je ne m'attarde pas à discuter longuement les observations qu'ils ont soumises au comité. J'aimerais, toutefois, à faire allusion à un détail. L'honorable député de Richmond-et-Wolfe a établi clairement, je crois, que la proposition que j'ai faite en ce Parlement, en 1910—qu'une somme suffisante fût consacrée à l'achat de deux cuirassés d'escadre, ou de deux grands croiseurs du type le plus récent—a été débattue sur tous les tréteaux publics de la province de Québec, au cours de la dernière campagne électorale.

J'ai sous la main la preuve de ce que j'avance, preuve que je ferai peut-être connaître, plus tard, à la Chambre, mais dont je ne veux pas fatiguer la députation, en ce moment. J'exprimerais l'avis, monsieur le président, que nous pourrions parfaitement renvoyer à plus tard la suite de l'examen de ce.....

M. GRAHAM: Puis-je demander au très honorable premier ministre de ne pas présenter sa motion, en ce moment, vu que je tiens à dire quelques mots, ce que je ne pourrais pas faire, si l'on présentait cette motion.

M. BORDEN: J'allais terminer mes observations et il me fera certainement plaisir de céder la parole à mon honorable ami afin que nous puissions connaître ce qu'il a à dire.

M. GRAHAM: Je voulais faire observer à mon très honorable ami que dans tous les articles qu'il a cités au sujet de la loi du service naval comme accordant ces pou-

voirs au Gouverneur en conseil, celui-ci ne pouvait dépenser le moindre denier sans consulter le Parlement. Bien que ces pouvoirs dussent être accordés à un département spécial touchant la procédure à suivre, ainsi que cela se fait dans l'administration des affaires du gouvernement, le ministre et le Gouverneur en conseil devaient demander au Parlement de leur voter chaque dollar du montant à dépenser et établir devant le Parlement comment devaient être dépensés les deniers. C'est alors que le Gouverneur en conseil pouvait appliquer ce montant de la façon convenue, comme cela se fait pour toute autre dépense publique.

Je veux attirer l'attention du très honorable premier ministre sur le fait que l'un des principaux arguments dont se servait l'opposition d'alors contre la loi de 1910 concernant le service naval était qu'elle décrétait que ces questions seraient soumises au Parlement.

M. BORDEN: J'apprécie l'importance de ce qu'a dit l'honorable député, mais je voudrais lui faire remarquer que l'honorable député de Welland, qui s'est fait l'interprète des honorables membres de la gauche au sujet de cette question, déclare qu'il veut bien voter immédiatement un crédit en vertu de la loi du service naval, et si ce crédit était voté, tous ces terribles pouvoirs seraient immédiatement conférés au Gouverneur en conseil, et en conséquence, vous vous trouveriez exactement dans la situation où vous place le bill qui est maintenant à l'étude. Ce bill a un double but, savoir: voter un crédit et définir les fins pour lesquelles cet argent doit être dépensé. Mon honorable ami de Welland, avec ce grand talent qui caractérise tout ce qu'il dit, a insisté pour prouver qu'en vertu de la loi du service naval, un certain contrôle était exercé par le Parlement, mais je voudrais faire remarquer à l'honorable député que nous demandons un crédit et que nous consultons en même temps le Parlement aussi efficacement et aussi librement que nous pourrions le faire en vertu des dispositions de la loi de 1910 relative au service naval. Nous nous sommes procuré, et nous avons donné à ce comité tous les renseignements qui pouvaient raisonnablement être imaginés sur la manière dont on disposera de cet argent. Cette question a été étudiée jour par jour, semaine par semaine et mois par mois dans ses détails les plus minutieux. Tous les renseignements, de toutes les variétés possibles, ont été demandés, et dans la mesure où le Gouvernement était en possession de ces renseignements, ils ont été fournis librement et sans ménagement. Et de fait, nous savons très bien (les honorables membres de la gauche ne le nient pas) qu'un grand nombre de renseignements ont été demandés dans l'unique but de faire une démonstration de parti, j'étais tenté de dire pour faire le jeu d'un parti. Nous comprenons cela parfaitement de ce côté-ci de la Chambre, et je n'ai aucun doute que cela est également bien compris de l'autre côté de la Chambre. Ce bill ne s'écarte pas des principes constitutionnels. Nous demandons une somme d'argent qui, dans l'opinion des honorables membres de la droite, peut être accordée et devrait raisonnablement être accordée par les représentants du peuple canadien au Parlement, dans le but de rendre deux grands services à l'empire: d'abord de lui donner une aide efficace et immédiate dans des conditions sur lesquelles on a insisté à maintes reprises. Et, en second lieu, dans le but de démontrer à toutes les nations de l'univers que si l'on veut attaquer cette puissance navale de la Grande-Bretagne, d'où dépend l'existence de cet empire, le Canada prendra fait et cause pour la mère patrie en tout ce qui touche à la sécurité de ce Dominion et du reste de l'empire.

Pour ma part, je ne suis pas disposé à déprécier l'importance de ces services accompagnés d'un certain sentiment de la part du Parlement canadien. Je ne méconnais pas sa valeur, et je ne crois pas que dans la mère patrie et les autres possessions de l'empire, les gens méconnaissent la valeur de ce sentiment. Mais je voudrais démontrer aux honorables membres de la gauche que cette mesure n'a pas été présentée dans l'esprit qui a présidé à la présentation de la loi de 1910 concernant le service naval. Cette loi a été présentée par un discours de controverse violent, et en présentant la mesure actuelle j'ai fait de mon mieux pour éviter jusqu'au soupçon d'un mot qui pût soulever un sentiment de controverse parmi les honorables membres de la gauche. Cela a été admis par le très honorable chef de l'opposition qui a parlé immédiatement après moi. Il me semble donc que lorsque l'honorable député de Welland a insisté sur l'importance de ce sentiment,—et je ne veux pas en déprécier l'importance—il devrait attribuer à qui de droit la diminution de valeur qui en résulte. Pour le moment je n'entreprendrai pas de chercher à prouver qui est responsable de cette diminution de sentiment. A cette heure avancée de la nuit je ne prolongerai pas le débat, mais je proposerai que la considération ultérieure. . .

M. DEVLIN: Puis-je poser une question? Est-ce que les termes, conditions et arrangements qui pourront être arrêtés entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté seront soumis au Parlement avant d'être conclus?

M. BORDEN: Si le Parlement est en session lors de la conclusion de ces arrangements, ils seront naturellement soumis immédiatement. S'ils sont conclus pendant

la vacance, ils seront soumis au Parlement à la première occasion.

Je propose donc:

Qus l'étude de l'article 5 soit maintenant renvoyé à une autre séance.

Le comité vote sur la motion de M. Borden: pour, 84; contre, 41.

La motion est adoptée.

M. BORDEN: Hier, au cours d'une discussion qui a eu lieu, j'ai dit à mes honorables amis que je me proposais d'ajouter à ce bill un article dont j'ai alors expliqué la teneur. Je propose que l'article suivant soit ajouté après l'article 5:

Un état détaillé des sommes dépensées en vertu du présent acte, durant l'exercice financier immédiatement précédent, sera soumis à la Chambre des communes durant les premiers quinze jours de chaque session du parlement.

C'est la formule ordinaire de l'article intercalé dans la loi des crédits, et je crois qu'il n'est que juste et raisonnable de l'intercaler dans ce bill. Mon honorable ami le député de Welland (M. German) a fait quelques remarques qui ont attiré mon attention sur cette question.

M. BUREAU: Cela veut-il dire que les détails des dépenses faites en vertu de cet acte ne seront pas publiés dans le rapport de l'auditeur général, comme cela se fait pour les autres dépenses?

M. BORDEN: Non; cela veut dire qu'ils le seront. C'est le dispositif contenu dans la loi ordinaire relative aux crédits en vertu de laquelle l'auditeur général fait son rapport au Gouvernement.

M. BUREAU: Ce sera là un rapport spécial déposé devant le Parlement durant les premiers quinze jours de chaque session. Est-ce que toute cette dépense détaillée sera répétée dans le rapport de l'auditeur général?

M. BORDEN: Cet article impose à l'auditeur général le devoir de faire rapport sur cette dépense comme sur toutes les autres dépenses.

M. CARVELL: La proposition contenue dans le nouvel article de mon très honorable ami a probablement du bon. Le malheur est qu'elle ne va pas assez loin. Cela équivaut à fermer la porte de l'écurie après que le cheval a été volé. Je crois que mon très honorable ami serait obligé de soumettre ces renseignements au Parlement même si cet article n'était pas dans le bill. Nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait tant de chambre étoilée à ce sujet, mes honorables amis ne dépenseront certainement pas $15,000,000 par année sans dire au Parlement ce qu'ils en ont fait. Avant que l'argent soit dépensé, il devrait y avoir pour le pays quelque protection qui nous mette en mesure de savoir si l'argent est judicieusement dépensé, ou en d'autres termes, si le pays reçoit la valeur de son argent. A cette heure avancée, je n'insisterai pas sur les idées qui me viennent à l'esprit, mais je crois pouvoir les exprimer au moyen d'un amendement. Il est conçu en ces termes:

Pourvu, cependant que tous les travaux exécutés en vertu du présent acte soient faits à l'entreprise et soient adjugés au moyen de soumissions publiques.

Telle est l'idée que je désire faire comprendre. La rédaction n'en est peut-être pas aussi exacte qu'elle devrait l'être, mais il sera facile de faire la correction plus tard. Le point le plus important que nous avons à considérer au sujet de ce bill au moment actuel, c'est que cette dépense d'argent devrait être sauvegardée par les moyens de protection ordinairement employés en ce qui concerne toute dépense d'argent. En vertu de la loi générale du Canada, nulle entreprise dépassant $5,000 ne peut être adjugée par un ministre sans soumissions ouvertes au public. Mes amis s'arrogent en vertu de ce bill tel qu'il est maintenant rédigé, le pouvoir de dépenser $35,000,000 ou $40,000,000 en vertu d'une simple convention entre le très honorable premier ministre ou quelque autre membre de son Gouvernement et des compagnies particulières, pas au Canada, mais en Angleterre. Même si ces compagnies particulières étaient en Canada, ce serait encore assez mal, mais beaucoup moins mal parce que le Parlement pourrait amener ces gens devant lui et recueillir des renseignements de leur part.

Les principes primordiaux du gouvernement responsable exigent que cet argent soit dépensé après demande publique de soumissions. Lorsque ces soumissions arriveraient entre les mains du Gouvernement le Parlement aurait le droit de les examiner, et nous saurions exactement le prix auquel les diverses compagnies dans l'empire britannique auraient consenti à faire les travaux. Il se peut que cela ne nous avancerait guère vu que l'argent serait parti; mais nous aurions du moins la satisfaction de savoir si les honorables membres de la droite auraient tenté d'avoir les meilleures soumissions, et si l'entreprise aurait été adjugée à la maison qui offrait de faire le travail au plus bas prix. Si l'entreprise avait été adjugée à une autre maison, alors le Parlement aurait le droit de traiter la question et le public aurait droit aux renseignements. Supposons que cet article soit adopté dans sa forme actuelle, et supposons que mon très honorable ami aille en Angleterre et passe un contrat avec John Brown et compagnie, Cammell, Laird et compagnie, Vickers Fils et Maxim ou toute autre grande compagnie. Nous ne savons pas s'il s'est adressé à

toutes les compagnies ou seulement à une seule; nous ne savons pas quels efforts on a faits, quels devis ont été soumis à telle compagnie ou à telle autre; nous n'en savons absolument rien. Tout ce que nous savons c'est que le Gouvernement a dépensé $40,000,000, et nous ne savons s'il a fait un bon marché ou non. Il n'est pas nécessaire d'épiloguer sur ce sujet. C'est une clause si raisonnable que mon très honorable ami, je le crois du moins, sera le premier à l'accepter.

M. BORDEN: Mon honorable ami semble oublier le fait que ces navires pouvaient être construits dans l'un des chantiers maritimes de Sa Majesté. En tant qu'il s'agit de la construction des navires, nous serons guidés par les conseils de l'amirauté, et nous construirons les navires selon la pratique suivie là-bas. J'ignore si l'on a là pour habitude de demander des soumissions publiques dans chaque cas. Je sais que l'amirauté construit certains navires dans ses propres chantiers. Mon honorable ami peut être sans crainte au sujet de la pratique qui sera suivie, car nous serons guidés par les conseils de l'amirauté quant au meilleur mode à adopter.

M. CARVELL: Je n'aime pas ces pieuses professions de mon honorable ami. Nous n'avons eu que de pieuses professions depuis la présentation du bill de la marine. Si mon très honorable ami devait régler cela lui-même, je lui rendrais la justice de dire que j'aurais une certaine confiance en ce qu'il pourrait faire, mais, je n'ai pas la même confiance en son entourage et il pourrait se faire que mon très honorable ami ne fût plus ici lorsque ces entreprises seront adjugées. Mon ami dit: Nous pourrions aller dans les chantiers maritimes de Sa Majesté. Même si les navires sont construits dans les chantiers maritimes de Sa Majesté, le Gouvernement devrait avoir des soumissions afin de savoir si l'on ne pourrait pas avoir ailleurs des navires à meilleur marché. Je ne suis pas en faveur de la nationalisation des travaux et si les chantiers maritimes de l'Etat en Angleterre ne réussissent pas mieux que la nationalisation de certains services d'utilité publique n'a réussi en Canada, je crois que nous devrions avoir des soumissions. C'est là une des plus fortes raisons pour lesquelles nous devrions avoir des soumissions publiques, afin de savoir ce que nous faisons. Mon honorable ami dit qu'il pourrait y avoir des difficultés parce qu'il se peut que les navires soient construits sous la direction de l'amirauté. L'ancien gouvernement n'a pas eu de difficulté à demander des soumissions pour les navires qu'il se proposait de construire en vertu de la loi du service naval, et il agissait en coopération avec l'amirauté. Il a reçu de l'amirauté les devis et tous les détails des navires, il a demandé des soumissions, ces soumissions ont été envoyées en Angleterre et l'amirauté a fait les calculs et lui a dit quels étaient les plus bas soumissionnaires. Il n'a pas eu la moindre difficulté à travailler sous la direction de l'amirauté et à demander des soumissions. Donc, mon très honorable ami n'aura pas de difficultés. Je ne crois pas qu'il ait donné une raison propre à satisfaire ses partisans et je doute fort qu'il soit lui-même satisfait.

M. BORDEN: Je n'ai pas eu du tout l'intention d'exprimer l'idée que nous ne demanderons pas de soumissions, mais je ferai remarquer que lorsqu'une somme très considérable a été votée il y a environ trois ans, si je me rappelle bien, pour le service naval du Canada, il n'a pas été alors décrété que les navires seraient construits par soumissions. Le Gouvernement du jour a pris cette attitude.

M. CARVELL: Cet argent n'a pas été voté; il a été mis dans le budget comme toutes les autres dépenses.

M. BORDEN: Où est la différence?

M. GRAHAM: Si je me rappelle bien la différence est en ce sens, et je ne crois pas me tromper, que nulle entreprise pour plus de $5,000 ne peut être adjugée par un ministre si ce n'est en demandant des soumissions, et alors le montant est inscrit dans le budget de la manière ordinaire. C'est là la pratique qui a été suivie, et je crois qu'elle est suivie par le Gouvernement actuel. Dans le cas présent les montants ne figurent pas dans les estimations et ne sont pas sujets à cette restriction.

M. BORDEN: Les termes du statut n'auraient pas inclus ces navires; ils ne s'appliquent, je crois, qu'aux travaux publics, et je ne suis pas certain s'il s'agit d'un statut ou d'un décret de l'exécutif.

M. GRAHAM: Je crois que c'est un décret de l'exécutif.

M. BORDEN: Je crois que cela s'applique aux travaux publics et ne comprendrait pas ces navires. Mais l'ancien gouvernement a décidé avec raison, de demander des soumissions. Il est très probable que le Gouvernement actuel agira de même. Nous n'avons pas l'intention de renoncer à la pratique usuelle. Je fais tout simplement remarquer qu'il pourrait y avoir des conditions où il ne serait pas opportun d'entraver de cette manière le crédit voté et aussi que lorsque, dans une autre occasion l'ancien gouvernement a voté un crédit, il ne l'a pas soumis à pareille condition. Le Parlement a placé l'argent entre les mains du Gouvernement, comptant qu'il l'emploierait d'une façon raisonnable et le Gouvernement a demandé des soumissions. Il est très possible

que ces navires soient construits dans l'un des chantiers maritimes du gouvernement dans la Grande-Bretagne. Pour toutes ces matières nous devrons nous en rapporter à l'opinion des experts de l'amirauté qui en savent plus long en fait de construction de navires que qui que ce soit en Canada, ou que tous les experts maintenant au service de notre Gouvernement, et dans ces circonstances, il ne me semble pas raisonnable que la dépense de cet argent soit entravée de cette manière.

M. LEMIEUX: Est-ce que certaines maisons ont fait des offres au Gouvernement relativement à la construction de ces navires?

M. BORDEN: Non; aucune offre n'a été faite, excepté que, dans la Grande-Bretagne, mon attention a été attirée sur le fait qu'il y a là un grand nombre de maisons capables de construire les vaisseaux; mais il n'y a eu aucune espèce de négociations. Le Gouvernement est absolument libre de traiter cette question de la manière qu'il jugera la plus conforme à l'intérêt public.

M. LEMIEUX: La raison pour laquelle je demande cela, c'est que j'ai vu dans le journal du matin, l'autre jour une déclaration à l'effet que la maison Armstrong avait fait des offres au Gouvernement.

M. BORDEN: Il n'y a pas eu la moindre négociation à ce sujet.

M. MACDONALD: La motion de mon honorable ami de Carleton demande tout simplement que le principe des soumissions et de l'adjudication d'entreprises lorsqu'il s'agit d'une dépense de deniers publics soit reconnu comme principe dans cette mesure. Si je comprends bien, mon très honorable ami ne dit pas que ce principe ne doit pas être reconnu. J'ose dire que nul ministre responsable ou premier ministre en ce pays ne voudrait prendre cette attitude, et si le premier ministre n'est pas opposé à ce principe, il n'y a pas de raison pour qu'un dispositif de ce genre ne soit pas inséré dans ce bill, sujet à toutes les réserves, s'il y en a, pouvant permettre au Gouvernement de régler des cas particuliers. Il n'y a pas de raison pour que le comité ou la Chambre accepte de la part d'un gouvernement quel qu'il soit ou quelque parti qu'il représente, une assurance au sujet d'une aussi forte dépense lorsqu'on refuse de mettre dans la résolution autorisant la dépense ces sages restrictions qui ont été établies depuis longtemps sous le régime parlementaire.

Mon très honorable ami nous dit maintenant, après six mois de discussion au sujet de cette mesure, après des entrevues prolongées avec l'amirauté, qu'il ne sait pas si les navires qu'il propose de construire seront ou non construits à l'entreprise, après demande de soumissions. Son enquête sur le mode de construction des navires n'a pas été assez approfondie pour lui permettre de dire à la Chambre et au pays comment les navires seront construits par l'amirauté. Il me semble, puisque cette mesure a maintenant atteint une phase où il est probable que les honorables membres de cette Chambre n'auront plus l'occasion de suggérer un amendement qui ait quelque chance d'être accepté, que le premier ministre assume une grande responsabilité, s'il refuse d'introduire dans cette mesure ces sauvegardes naturelles et convenables relativement aux soumissions et aux entreprises, que l'on devrait trouver dans toutes les lois entraînant une dépense de deniers publics. Si l'honorable ministre croit qu'il peut exister des exceptions, qu'il les insère dans la clause, mais que le principe des soumissions et des entreprises en ce qui concerne les dépenses soit inclus dans le bill. Mon très honorable ami peut rédiger une clause tout à fait propre à prévoir toute éventualité qui pourrait à son avis se produire relativement aux dépenses de l'amirauté, mais je crois qu'à cette phase du bill, en tenant compte de toutes les circonstances, il ne peut guère refuser de reconnaître au sujet de cette mesure le principe des soumissions et des contrats relativement aux dépenses.

M. CARVELL: Je ne désire pas entreprendre une longue discussion à ce sujet, vu qu'il est près d'une heure. On pourrait alléguer un grand nombre de raisons en faveur de l'adoption de cet amendement. Qu'il me soit permis d'en citer une à mon très honorable ami. Il semble avoir la fausse impression que si cet amendement était adopté, il se pourrait qu'on ne lui permît pas de conclure un contrat avec les chantiers maritimes de l'amirauté, parce qu'il est possible que leur soumission l'en empêcherait.

Il n'y a rien dans cet amendement qui l'oblige à accepter la plus basse soumission. Supposons qu'il reçoive deux soumissions, que celle des chantiers de l'amirauté soit un peu plus haute que l'autre et qu'il préfère cependant donner l'entreprise à ces derniers, cela ne l'empêcherait pas de le faire. Tout ce que je demande c'est la reconnaissance du principe des soumissions publiques. Nous savons que dans nombre de cas, les gouvernements demandent des soumissions, mais ils ne sont pas obligés d'accepter la plus basse. On demande des soumissions, et l'on acquiert ainsi une très grande quantité de renseignements. Je ne désire pas faire de discussion. Il pourrait glisser dessus comme il a glissé sur l'autre, et nous aurons une autre occasion de discuter la question, lorsque nous discuterons le reste du bill.

M. BORDEN: L'honorable député désire-t-il en faire remettre la discussion?

M. CARVELL: J'ai cru que peut-être le très honorable député pourrait la remettre. Je ne désire pas proposer cela moi-même, mais peut-être qu'il le fera.

M. BORDEN: Nous ne voulons pas rester ici plus longtemps qu'il est nécessaire. Je propose que la discussion de l'article 6 projeté soit renvoyé à plus tard.

(Le comité vote sur la motion de M. Borden: pour, 85; contre, 45).

La motion est adoptée.

M. BORDEN: Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) avait quelques remarques à faire au sujet du titre du bill. Nous avons étudié tout à l'exception du titre, et je suppose que nous ferions bien de l'étudier maintenant. Le titre est " Loi à l'effet d'autoriser des mesures pour augmenter l'effectif naval de l'empire ". Je ne sais pas si l'honorable député a quelques remarques à faire à ce sujet.

M. GRAHAM: En discutant la question je crois avoir dit que j'avais été absent, mais que si j'eusse été présent, j'aurais fait quelques remarques. Mais le bill étant arrivé à sa phase actuelle, je crois que mes remarques ne seraient pas aussi appropriées qu'elles l'auraient été alors.

M. le PRESIDENT: Le préambule sera-t-il adopté?

M. CARVELL: Il n'y a pas de préambule, et s'il y en avait un, je ne vois pas comment vous pourriez l'adopter maintenant. Un seul article du bill a été adopté et c'est l'article 1er. Tout le reste est à l'étude. Je ne vois pas comment nous pourrions adopter autre chose avant que ces articles aient été étudiés.

M. BORDEN: Il n'y a pas de préambule; rien que le titre.

M. GERMAN: Comme nous avons fini avec tout le reste des articles, je crois que nous ferions aussi bien de laisser "glisser" le bill.

M. CARVELL: Si je comprends bien, le titre ne peut être adopté avant que tous ces articles du bill aient été adoptés.

L'article 1er, qui a été adopté, dit quel sera le titre abrégé du bill, mais ce n'est pas le véritable titre. Je suis d'avis que nous ne pouvons pas discuter le titre du bill avant que celui-ci soit adopté par le comité.

M. BORDEN: Je crois que c'est à l'occasion de la 3e lecture que se décide la question du titre du bill.

Je demande à donner avis que la prochaine fois que le présent bill sera examiné par le comité de la Chambre entière, je proposerai que la reprise des délibérations sur les articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que sur le projet d'article 6 de ce bill ait la priorité sur toute autre question, et que ces délibérations ne puissent pas être ajournées.

(Il est fait rapport des délibérations.)

M. BORDEN: Avec la permission de la Chambre, je propose, appuyé par M. Cochrane:

Que les noms de MM. Chabot et Devlin soient ajoutés au comité spécial auquel ont été référés les bills numéros 2 et 116 concernant la contamination des eaux navigables.

(La motion est adoptée.)

M. BORDEN: Nous examinerons le même bill demain. Je propose que la séance soit levée.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure du matin).

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 9 mai 1913.

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

1re LECTURE

D'un bill (n° 193), déposé par M. Devlin, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador.

CONFERENCE IMPERIALE POUR LA DEFENSE NAVALE.

M. MACDONALD: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désirerais demander au premier ministre s'il n'a pas reçu quelques communications du gouvernement impérial ou d'une des nations sœurs de l'empire au sujet d'une conférence qui aurait lieu dans le cours de l'année pour discuter la question de la défense navale?

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le Gouvernement n'a reçu aucune communication de ce genre.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre en comité général pour la suite de la discussion, ajournée le 8 mai, sur le projet de loi (bill n° 21), déposé par le très honorable M. Borden, tendant à autoriser des mesures pour accroître les forces navales actives de l'empire.

L'Orateur suppléant au fauteuil.

M. CARROLL: Monsieur le président, je désire. . .

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je propose que la suite de la discussion des articles 2, 3, 4. . .

Quelques VOIX: Qui a la parole, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas eu le temps de mettre aucun article du bill en délibération et je crois qu'il est irrégulier de la part d'un membre de cette Chambre de se lever pour prendre la parole avant que cette formalité ait été remplie.

Quelques VOIX: Alors nous sommes tous en défaut.

M. le PRESIDENT: Bill n° 21, article 2.

M. BORDEN: Je désire proposer:

Que la suite de la discussion sur les articles 2, 3, 4, 5 et sur l'article 6 ajouté soit la première affaire dont le comité devra s'occuper, et ne sera plus renvoyée.

M. ETHIER: Je demande que la motion soit lue en français.

(La motion est alors lue en français.)

M. GRAHAM: L'article 6 a-t-il été imprimé?

M. le PRESIDENT: Comme il s'agit d'un bill public, je ne crois pas qu'il soit nécessaire que l'article soit imprimé.

M. CARROLL: Monsieur le président, je désire. . .

M. le PRESIDENT: Cette motion est-elle adoptée?

Quelques VOIX: Non.

(La motion de M. Borden est mise aux voix et adoptée. Pour, 71; contre, 44.)

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je proteste, parce que vous avez posé la question alors que l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) était debout et vous adressait la parole. C'est absolument inexcusable.

Sur l'article 2:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il sera payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 aux fins d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Avant que nous allions plus loin, vu que c'est la première fois que l'on applique le nouveau règlement. . .

M. BUREAU: Appelez-le le bâillon.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai aucune objection à l'appeler le bâillon, car, c'est bien un bâillon. Je crois que les éclaircissements que l'on nous a donnés au sujet de la discussion n'éclaircissent pas grand'chose, et je demanderai à l'honorable premier ministre de nous dire ce que signifie le règlement. L'avis que mon très honorable ami a donné hier soir comportait que les articles 2, 3, 4 et 5, et le nouvel article 6 seraient les premiers mis à l'étude aujourd'hui. Nous avons donc à étudier quatre articles du bill tel qu'il est présentement. D'après le règlement, chaque député n'aura droit de parler qu'une seule fois et chaque discours doit être limité à vingt minutes. Est-ce qu'un député ne peut pas parler plus d'une fois dans le cours du débat, ou est-ce qu'un député peut parler une fois sur chaque article, en se limitant chaque fois à vingt minutes? Peut-il parler cinq fois pendant tout le débat, ou une seule fois?

M. BORDEN: Mon interprétation est que chaque député peut parler une fois seulement sur chaque article et pendant vingt minutes chaque fois jusqu'à deux heures, temps fixé pour la clôture du débat. Par exemple, supposons que nous voterions sur l'article 2 à cinq heures ce soir, et qu'ensuite nous discuterions l'article 3, et ainsi de suite pendant toute la soirée, un député a le droit de parler pendant vingt minutes sur chaque article.

Sir WILFRID LAURIER: Et si à deux heures du matin nous n'avons pas fini l'étude des articles, qu'arrive-t-il?

M. BORDEN: La Chambre sera appelée à voter.

Sir WILFRID LAURIER: Oh. . . le kangarou!

M. CARROLL: Je désire présenter quelques observations sur cet article et sur le bill avant que le débat prenne fin. Je regrette vivement, monsieur le président, que vous ne m'ayez pas permis, lorsque je me suis levé le premier, il y a quelques instants, de dire ce que je voulais dire à ce moment-là.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député n'a pas le droit de parler ainsi de la décision du président. J'ai donné des raisons à ce moment-là. Je n'avais encore mis aucun article du bill en délibération et le comité n'était saisi d'aucun objet de discussion.

M. CARROLL: J'exprime simplement un regret que vous ne m'ayez pas permis de parler lorsque j'ai demandé la parole. Mais cela ne m'empêchera pas de formuler les quelques remarques que je voulais faire.

Et c'est une bonne chose qu'il se présente des occasions dans ce Parlement où un simple et humble député puisse, malgré le présent règlement, parler non seulement au nom du comité qu'il représente, mais aussi au nom du public en général. Il n'y a aucun doute que cette question a été longuement débattue; elle l'a été d'une façon très étendue, et assez librement. Mais il y a encore certains aspects sur lesquels elle n'a pas été étudiée de la façon qu'elle devrait l'être.

Il n'y a pas une très grande différence entre la politique navale des deux partis,

le Gouvernement et l'opposition. Les deux partis, ainsi que je le comprends, veulent que le Canada vienne en aide de quelque façon à la défense navale de l'empire. Le Gouvernement propose d'envoyer une contribution de trente-cinq millions de piastres à la mère patrie, qu'elle emploiera dans la construction de trois cuirassés d'escadre qui seront mis à la disposition de l'amirauté anglaise. L'opposition préfère s'en tenir à la politique en faveur de laquelle la Chambre en 1909 s'est accordée unanimement, c'est-à-dire que nous voulons aider à la Grande-Bretagne et à l'empire, non pas au moyen d'une contribution en argent, mais en construisant nous-mêmes des navires de guerre dans notre pays, en les gardant sur nos côtes pour notre défense, et en les mettant à la disposition de l'empire lorsqu'il en sera besoin, mais ces navires devront être équipés et entretenus par le pays. Comme représentant d'une circonscription en grande partie ouvrière je prétends que la politique du parti libéral est celle qui devrait être adoptée. Deuxièmement, je prétends que cette politique est la meilleure pour le Canada, car elle donnera une grande impulsion à l'industrie du fer et de l'acier et autres genres d'industrie du pays.

L'industrie de l'acier au Canada n'existe réellement que depuis dix ou onze ans. Avant cette époque nous n'avions pas de grandes aciéries. L'aciérie de la Dominion Steel Company, établie à Sidney, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, est une usine magnifique.

Dans trois provinces du Canada l'industrie de l'acier pourrait être développée naturellement. La première est celle de la Nouvelle-Ecosse, d'où vient l'honorable premier ministre. L'acier peut être fabriqué à meilleur marché, à mon avis, dans cette province que dans toute autre partie du pays. Il est vrai que nous n'y avons pas de grands dépôts de fer, mais le fer se trouve presque à la porte de la province, et en grande quantité dans l'île de Terre-Neuve, d'où il peut être transporté par eau jusqu'aux rives du Cap-Breton à très peu de frais et très facilement. Nous avons dans la province de la Nouvelle-Ecosse probablement les plus grands dépôts houillers du Canada. Pour ces raisons l'industrie de l'acier devrait être encouragée et développée chez nous plus facilement et plus économiquement que dans aucune autre partie du pays.

Il y a une deuxième région dans le Canada central, dans l'Ontario, où l'industrie de l'acier est un fait accompli. Cependant, je ne crois pas que l'on puisse y fabriquer l'acier aussi économiquement que nous le pouvons dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Il est vrai qu'on y trouve le minerai sur place, mais l'embarras est d'avoir le charbon. On le fait venir des Provinces maritimes et des Etats-Unis, et lorsque nos canaux seront terminés, on pourra l'importer dans la province d'Ontario à meilleures conditions qu'aujourd'hui. Il y a une troisième province sur la côte du Pacifique où l'industrie de l'acier pourra être developpée un jour, c'est la Colombie-Anglaise. On y trouve je crois, toute la matière brute nécessaire. Pourquoi cette industrie n'y est-elle pas encore établie, c'est une chose au sujet de laquelle je ne suis pas beaucoup renseigné.

C'est un axiome que l'industrie de l'acier et l'industrie du charbon sont le nerf de la Nouvelle-Ecosse, et, en fait, des Provinces maritimes, et je suis certain que si l'industrie de l'acier disparaissait de la Nouvelle-Ecosse nous serions dans une situation pire qu'auparavant.

Avant la confédération la Nouvelle-Ecosse était dans un état florissant. Nous avions des maisons de gros à Halifax. Nos marchands faisaient tout le commerce de la Nouvelle-Ecosse. Mais après que nous fûmes entrés dans la Confédération tout le commerce de gros se transporta d'Halifax aux villes des provinces supérieures ou de l'autre côté de l'océan. Jusqu'à il y a douze ans, environ, la province de la Nouvelle-Ecosse était dans un état de stagnation absolue. Il était alors presque impossible à un homme du peuple d'y faire sa vie. Des milliers et des milliers de jeunes garçons et jeunes filles étaient obligés d'aller aux Etats-Unis, non seulement pour gagner leur propre subsistance, mais aussi pour envoyer de temps à autre quelques dollars à leurs parents qui étaient dans la gêne sur leurs vieilles terres.

Mais une ère nouvelle s'est levée. La Dominion Coal Company a été formée, et a commencé à développer les magnifiques dépôts houillers de la Nouvelle-Ecosse. Est venue ensuite la Dominion Steel Company, qui était l'associée naturelle de la Dominion Coal Company, et depuis cette époque jusqu'à ce jour cette aciérie a dépensé des milliers et des milliers de tonnes de charbon extrait de nos mines par la Dominion Coal Company. De cette façon, de grands centres industriels ont surgi et sont aujourd'hui en pleine prospérité dans la Nouvelle-Ecosse en même temps qu'ils offrent un marché magnifique pour les produits de l'agriculture des provinces de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard ainsi que de la partie est du Nouveau-Brunswick. Il est donc de la plus grande importance pour la vie industrielle des Provinces maritimes non seulement que l'industrie de l'acier continue à prospérer, mais qu'elle soit aidée en toute occasion et par tous les moyens possibles. Un excellent moyen s'offre pour encourager cette industrie. Au lieu d'envoyer ces $35,000,000 à l'Angleterre pour enrichir davantage ceux qui sont déjà riches, nous devrions les employer à cons-

truire des navires de guerre qui seront stationnés sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. De cette façon, non seulement nous établirions dans notre pays une grande industrie de navires, mais aussi nous offririons aux aciéries le stimulant dont elles ont si grand besoin dans le moment actuel, en leur donnant un marché pour des milliers et des milliers de tonnes d'acier qu'elles pourront en fabriquer aujourd'hui, mais pour lesquelles elles n'ont pas de commandes.

C'est un fait notoire que le grand désavantage de l'industrie de l'acier dans notre pays est son bon marché de l'autre côté de la frontière. Il est vrai que nous avons un mur de tarif, mais je voudrais comme Canadien désirant que l'industrie de l'acier progresse dans notre pays et que nos ouvriers en reçoivent tous les avantages que ce Parlement et les parlements futurs pourront leur donner, que nous fassions tout ce qui est en notre pouvoir pour aider aux industries que nous possédons déjà, au lieu d'adopter une conduite que je considère leur être absolument nuisible. Je pourrais encore, monsieur le président, montrer à ce comité les grands avantages qui résulteraient de l'emploi de cet argent en Canada.

Je pourrais continuer sur ce ton jusqu'à deux heures du matin, mais, malheureusement, le nouveau règlement me le défend. Ayant fait cependant connaître mes vues sur ce sujet, je dirai que je ne puis comprendre pourquoi un gouvernement adopterait une politique comme celle qui est proposée par le gouvernement actuel. S'il y avait urgence, s'il y avait un besoin pressant d'offrir ces millions à l'Angleterre et de les envoyer de l'autre côté de l'Atlantique, je ne crois pas qu'il y aurait un membre de l'opposition, je ne crois pas qu'il y aurait douze personnes dans le Canada qui ne seraient pas prêtes à souscrire de son propre argent pour envoyer à l'Angleterre une somme suffisante pour parer à cette urgence.

Mais il n'y avait pas d'urgence, l'automne dernier, lorsque ce bill a été déposé; il n'y en a pas aujourd'hui, et si nous devons en juger par les nouvelles publiées dans les journaux et les comptes rendus des derniers discours des hommes d'Etat anglais, il n'y a pas grande crainte à avoir d'une urgence quelconque dans un avenir prochain. Pourquoi alors, au nom du bon sens, le Gouvernement actuel, vu qu'il n'y a aucun besoin pressant, enverrait-il ces $35,000,000 de l'argent du peuple canadien de l'autre côté de l'Atlantique pour aider à développer l'industrie des navires de la Grande-Bretagne, lorsque cet argent pourrait être dépensé dans notre pays, non seulement à l'avantage de nos grandes industries mais pour le bien-être de nos ouvriers?

On nous dit que nous ne pouvons pas parvenir à développer l'industrie des navires d'une façon complète en Canada avant vingt-cinq ou cinquante ans. Je proteste contre cette assertion, qui devrait être répudiée d'un bout à l'autre du pays. Je tiens à la main quelques coupures du "London Times". Ce journal est l'ami des grandes industries en Angleterre. S'il découvre dans le présent ou dans l'avenir quelque chose qui tend à nuire à ces industries ou à leur faire tort, ce journal combat la proposition de la façon la plus vive. Voici ce que disait le "Times" dans un de ses derniers numéros:

> Si le Canada entreprend de construire des navires de guerre, il y réussira aussi rapidement que toute autre nation qui a entrepris la même chose.

Tel est le commencement d'un article, mais, monsieur le président, remarquez bien la raison pour laquelle le "London Times" préférerait voir le Canada envoyer ces $35,000,000 à l'Angleterre pour aider à son industrie de navires plutôt que de les employer à établir la même industrie en Canada. Notez bien les lignes suivantes:

> Mais il y a l'objection sérieuse que plus le succès du Canada sera rapide, plus assurément ce succès sera gagné au détriment de nos chantiers de navires en Angleterre.

Les commentaires sont inutiles, monsieur le président. On admet en Angleterre que le Canada peut établir l'industrie des navires chez lui, mais on ne le veut pas, parce que cela nuirait à l'industrie anglaise. Est-ce là la raison pour laquelle le Canada et les intérêts canadiens sont ignorés dans le bill actuel, à l'avantage de l'industrie des navires dans la mère patrie?

L'industrie de l'acier et du charbon ne sont pas les seules qui seraient favorisées chez nous. On peut obtenir au Canada tout ce qui entre dans la construction d'un navire de guerre. Si nous ne fabriquons pas présentement les plaques de blindage, y a-t-il un membre de la droite qui oserait dire qu'il est impossible de les fabriquer ici dans l'avenir? Nous avons plus de nickel au Canada qu'il y en a dans tout autre pays du monde. Le nickel entre dans la construction des navires de guerre. Ne serait-il pas sage de la part du Gouvernement, ne serait-il pas grandement à son honneur s'il entreprenait de construire ces navires dans notre pays, ou quelques-uns au moins, et de cette façon aider au développement de l'industrie du nickel au Canada?

Il y a aussi à considérer l'industrie du bois, dont il entre une grande quantité dans la construction des navires de guerre. Que diront les députés du Gouvernement dans la province du Nouveau-Brunswick, dont la grande industrie est l'industrie du bois, lorsqu'ils se présenteront devant leurs élec-

teurs et demanderont leur verdict sur cette question? Ne seront-ils pas obligés d'avouer que le Gouvernement a virtuellement dit aux marchands de bois du Nouveau-Brunswick: "Pour notre part, peu nous importe que l'industrie du bois disparaisse; nous allons envoyer $35,000,000 de l'autre côté de l'Atlantique pour aider à la grande industrie des navires dans la mère patrie; peu nous importe l'industrie du bois, l'industrie de l'acier et celle du nickel, pourvu que nous conservions la bonne amitié des propriétaires des grands chantiers de l'autre côté de l'Atlantique. Tant que nous pourrons faire croire au peuple que nous sommes le parti de la loyauté, le seul parti capable de défendre le drapeau, nous sacrifierons l'industrie canadienne, nous garderons le pouvoir et nous ne donnerons pas au peuple l'occasion de dire laquelle des deux politiques il préfère."

M. le PRESIDENT: Les vingt minutes de l'honorable député sont expirées.

M. BORDEN: Comme mon honorable ami fait un discours très intéressant, à son point de vue, je proposerai que, s'il le désire et si la Chambre y consent, qu'il continue ses remarques.

Sir WILFRID LAURIER: Proposerez-vous la même chose à deux heures du matin?

M. le PRESIDENT: Je prends pour acquis que le comité consent unanimement à laisser l'honorable député continuer son discours.

M. BUREAU: Je crois que nous devrions avoir un pointeur pour marquer le temps, si nous devons être limités de cette façon. Je ne crois pas qu'il soit bon de confier cette tâche au président.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je voudrais savoir si la prolongation de temps que l'on accorde à l'honorable député sera prise sur le temps des autres députés qui voudront parler plus tard, et si on leur retirera la parole?

M. BORDEN: Naturellement, si un membre du comité ne veut pas que mon honorable ami (M. Carroll) continue, il faudra appliquer le règlement. J'ai proposé, par courtoisie, que l'honorable député continue son discours avec le consentement de la Chambre.

M. BELAND: Auriez-vous la même courtoisie à deux heures du matin?

M. PUGSLEY: Il n'y a pas de règlement. L'honorable député peut continuer de plein droit son discours.

M. BORDEN: Je crois que le règlement sur ce point est clair, et la façon dont mon honorable ami accueille ce qui était une courtoisie de ma part n'est pas très bienveillante.

M. PUGSLEY: Je parle ainsi parce que je suis sincèrement convaincu que le règlement ne nous oblige pas. La résolution a été adoptée par la majorité. Mais la minorité n'a pas pu se faire entendre et elle a été empêchée d'offrir des amendements ou des propositions. Je dis que ce règlement n'est pas un règlement de la Chambre, mais simplement une résolution tyrannique de la majorité de cette Chambre.

M. CLARK (Red-Deer): Si monsieur le président est saisi d'une demande de rappel au règlement, je désirerais dire un mot.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que personne ait soulevé laquestion de règlement.

M. CLARK: Alors, je le ferai moi-même. Je crois que, comme d'habitude, mon très honorable ami le premier ministre a été très généreux. Mais je doute que sa proposition soit de nature à conduire ce débat d'une façon régulière. Je désapprouve entièrement la prétention de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de règlement. Le règlement a été adopté, et il est la règle d'après laquelle le débat doit être conduit dans cette Chambre. Je désapprouve donc la prétention de mon honorable ami, mais je n'approuve pas non plus la proposition du très honorable premier ministre, parce que lorsque nous avons un règlement pour la conduite des débats dans cette Chambre, il faut le suivre et non pas accepter de faveur d'aucune personne, même si cette personne en est une que je considère aussi hautement que mon très honorable ami.

M. BORDEN: Je crains que mon honorable ami de Red-Deer ne m'ait pas bien compris. Lorsqu'un député a employé tout le temps auquel il a droit, nous lui permettons quelquefois de continuer son discours pour certaines raisons particulières, mais cela ne peut être fait que du consentement unanime de la Chambre. Ma proposition était subordonnée au consentemen unanime de la Chambre; et conséquemment, chaque député avait le droit de se protéger lui-même. Je m'accorde avec mon honorable ami de Red-Deer, lorsqu'il dit que nous devons observer le règlement. Ainsi que je l'ai dit, j'étais sincère dans ma proposition qui était subordonnée au consentement unanime de la Chambre, ce qui permettait à tout député de se protéger lui-même, s'il le voulait.

M. CLARKE: Je ne veux pas prolonger cette discussion, j'espère que mon très honorable ami comprend que personne plus que moi n'apprécie son acte de courtoisie, mais je ne l'approuve pas, car aucun de nous n'a encore eu l'occasion de parler sur le sujet.

M. CARROLL: Monsieur le président, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas un règlement limitant chaque discours à vingt minutes...

M. CARVELL: Ce règlement n'existe plus maintenant.

M. CARROLL: Je remercie le très honorable premier ministre de la permission qu'il m'accorde de finir mon discours. Vu qu'à mon humble avis l'envoi de cet argent en Angleterre nuira au développement de l'industrie de l'acier et du charbon en Canada; vu qu'il nuira à l'industrie du nickel, et vu aussi qu'il sera au désavantage du commerce de bois dans notre pays, j'avais préparé une motion que je voulais proposer au moment où vous avez pris le fauteuil. Je donnerai lecture de cette motion dans quelques instants. J'ai énuméré aussi brièvement que possible les raisons qui m'ont porté à faire cette motion en ce qui concerne les grandes industries du pays. J'ajouterai encore que l'argent que le Gouvernement va envoyer en Angleterre est pris dans la poche du pauvre ouvrier tout autant que dans la bourse du riche. Je dirai même que le pauvre paiera plus que le riche, vu que cet argent est perçu par le tarif. Pour ces raisons, monsieur le président, comme représentant d'un comté qui dans mon humble jugement est le plus grand comté industriel du Canada, je proteste de la manière la plus énergique contre l'envoi de cet argent hors du pays.

Telles sont les raisons qui me portent à faire la motion suivante:

Que les mots suivants soient ajoutés à la suite de l'article 7: "Lorsque la chose sera praticable, dans la construction des navires proposés dans cette loi, les entrepreneurs ou constructeurs seront obligés d'acheter dans le Canada leur acier et les autres matériaux aux prix courants à cette époque en Canada."

M. le PRESIDENT: Je crois qu'il vaudrait mieux que l'honorable député ne fît sa motion que lorsque nous aurons statué sur l'article 6. Il y a aussi un amendement et un sous-amendement à l'article 3.

M. CARROLL: Si M. le président veut me permettre de faire cette motion à la fin de la discussion sur le présent article, je la remettrai volontiers à ce moment-là.

M. PUGSLEY: Je crois que c'est compris.

M. le PRESIDENT: Je ne vois pas en vertu de quelle règle je pourrais faire cela.

M. CARROLL: Je ne voudrais pas demander au président de faire une exception au règlement, mais je n'aurai peut-être pas d'autre occasion de proposer cette motion, à moins que l'on ne m'en donne la permission.

M. MEIGHEN: Je crois que le règlement permet à l'honorable député de faire sa motion immédiatement après le vote sur les deux sous-amendements à l'article 2, sous forme d'amendement, comme il peut le faire au sujet des autres articles.

M. CARROLL: Cela étant bien compris, je n'empiéterai pas davantage sur le temps du comité.

M. BORDEN: Mon honorable ami pourra proposer son amendement avant deux heures, mais je ne crois pas qu'il puisse le faire plus tard; il pourrait aussi le proposer lors de la 3e lecture, s'il le désirait.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là l'embarras. Il ne peut pas le proposer après deux heures, et il ne le peut pas non plus avant que le comité ait statué cet article, et si nous ne l'achevons pas avant deux heures, il n'a aucun moyen de présenter sa motion. Vous pouvez faire tout ce qu'il vous plaît jusqu'à deux heures, mais après deux heures le couperet tombe.

M. BORDEN: Mon très honorable ami sera assurément disposé à admettre que dix-neuf ou vingt jours suffisent pour la délibération de tous amendements.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne l'admets aucunement. Je pourrais indiquer des projets de loi de moindre importance qui ont eu trente jours de délibération en comité général; et encore hier soir, nous avons vu le premier ministre, après vingt jours de délibération en comité, proposer un amendement.

M. EDWARDS: Monsieur le président, je désire faire quelques observations. Je suis heureux que l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll)...

M. WILSON (Laval): Monsieur le président, je soulève une question de règlement. Je désire savor quelle heure il est maintenant.

Un DEPUTE: Consultez l'horloge.

M. EDWARDS: Si c'est une question que l'honorable député de Laval me pose, je lui dirai que je ne l'ai pas entendue.

M. WILSON: C'est à monsieur le président que j'adressais la parole.

M. GAUVREAU: Il cherche une échappatoire.

M. EDWARDS: Je désire tout d'abord féliciter l'honorable représentant de Cap-Breton-sud de ce que lui, du moins, il n'a pas enfreint le règlement, de ce qu'il s'y est conformé, de ce qu'il n'a pas apparemment l'ambition d'inscrire son nom au livre des martyrs. Cette distinction, j'imagine, est réservée à quelque autre un de ces jours, peut-être à l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley).

M. PUGSLEY: Très bien! très bien!

M. EDWARDS : De même, j'ai été heureux d'entendre l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) déclarer, et très sensément, que nous sommes maintenant régis par un nouveau règlement, que ce nouveau règlement doit être notre guide et que, à titre de gens bien élevés en cette Chambre, nous devrons nous y soumettere. Je n'ai été nullement surpris de voir l'honorable représentant de Saint-Jean prendre une attitude différente. Je me figure qu'aucun règlement ne pourrait être formulé, soit par notre propre corps législatif, soit par aucun autre, qui fût entièrement à la convenance de l'honorable député, même s'il avait été lui-même chargé de sa rédaction. L'honorable député de Cap-Breton-sud a parlé de l'importance de l'industrie de l'acier de notre pays, et venant d'une partie du Dominion où cette industrie a pris de si grands développements, il peut en parler en parfaite connaissance de cause. Il est absolument vrai, comme il le dit, que le Canada a devant lui de très belles perpectives de développement de ses forges, de ses aciéries, de ses chantiers de construction de navires. Autant que j'ai pu m'en assurer, aucun membre de la droite, au cours du présent débat, ne s'est prononcé contre l'établissement d'aciéries ou de chantiers de constructon dans notre pays. Aucun député ministériel n'a exprimé l'opinion que le peuple canadien est incapable de construire de navires.

Ce sont des paroles que nos adversaires nous ont mises dans la bouche, c'est l'impression qu'ils ont voulu donner. Telle n'a jamais été notre prétention. Nous maintenons que cette somme de trente-cinq millions qui est accordée dans le but exprès d'assurer la construction de trois dreadnoughts pourra être dépensée d'une manière plus utile et plus avantageuse pour le Canada et l'empire, si nous faisons construire ces navires en Angleterre. Nombre de députés de la gauche se sont déclarés favorables à cette idée. Pendant que le débat se poursuivait, j'ai posé la question à plusieurs honorables députés: Supposons que vous vous appliquiez à la construction de deux flottes, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur la Pacifique, chacune de ces flottes devraient avoir à sa tête un dreadnought, où ferez-vous construire ces dreadnoughts? Tous les députés à qui cette question fut posée se déclarèrent favorables à l'idée de faire construire ces dreadnoughts en Angleterre. Ne serait-ce pas folie de la part du Dominion de tenter l'établissement chez nous de chantiers de construction de dreadnoughts? Je ne parle que de dreadnoughts, et non pas des navires de guerre de moindre dimension. Il ne me paraîtrait guère pratique pour le peuple canadien d'engager de forts capitaux dans l'acquisition d'un matériel pour la construction de dreadnoughts, à moins que nous n'ayons l'intention de nous engager en permanence dans cette industrie.

Je ne pense pas qu'il se trouve beaucoup de députés, soit d'un côté ou de l'autre de la Chambre, qui voulussent engager le Canada à s'appliquer d'une manière à suivre l'industrie de la construction de dreadnoughts. Serait-il sage, serait-il pratique de notre part de faire les frais d'installations coûteuses pour construire seulement deux ou trois dreadnoughts? Ce serait une ligne de conduite très insensée.

C'est une tout autre affaire que la proposition de construire les navires de guerre de plus petite dimension. Nos adversaires parlent de l'industrie de la construction de navires et du développement de nos transports par eau au Canada; mais qu'ont-ils fait, dites-le moi, durant tout le temps qu'ils ont été au pouvoir pour développer l'industrie de la construction des navires? N'est-il pas vrai que le cabinet Laurier s'est procuré à l'étranger nombre des ses navires, dragueurs ou autres? Pourquoi ces navires n'ont-ils pas été construits au Canada? Pourquoi l'ancien Gouvernement, s'il était tellement rempli de l'idée d'encourager la construction des navires au Canada, n'a-t-il pas pris l'initiative et n'a-t-il pas construit deux navires, au lieu de s'adresser à la métropole et d'y faire l'acquisition du "Rainbow" et du "Niobé"?

L'honorable député de Cap-Breton-sud parle de nos bois, de notre fer et de toutes ces choses que, suivant lui, nous laissons perdre ou mettre au pillage. Monsieur le président, je trouverais l'expression juste, si nos adversaires étaient au pouvoir. Lorsque le député de Cap-Breton-sud s'est servi de ces expressions, j'imagine que le représentant qui occupe un siège en avant du sien (M. Pugsley) a dû avoir des visions de quais de sciure de bois et autres choses de cette nature, sur lesquelles l'argent se dépensait ou se gaspillait, comme vous voudrez, mais, en tout cas disparaissait.

M. PUGSLEY: Voilà une considération très importante à introduire dans une discussion sur le sujet de la marine.

M. EDWARDS: Monsieur le président, entre tous ceux, je ne dirai pas occupant un siège en cette enceinte, mais entre tous ceux habitant le Canada, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) devrait être le dernier à reprocher aux autres de mêler à la discussion des considérations qui y sont étrangères. L'énergie et le talent distinctif à certains égards de l'honorable député de Saint-Jean en feraient un sujet précieux dans les rangs des suffragettes; il brille particulièrement dans ce genre.

Maintenant, en ce qui regarde cette question, qu'est-ce qui constitue une circonstance critique, nos adversaires affirment nettement que la circonstance n'est par critique et que toute idée de péril immi-

nent a disparu. A entendre ces honorables députés de la gauche, on pourrait croire qu'il suffit d'affirmer que la circonstance n'est pas critique, et que l'affaire est réglée. Suivant eux, ce qui constitue une circonstance critique, c'est apparemment quelque péril imminent, quelque chose qui doit arriver dans la semaine, ou un conflit qui déjà a éclaté. Si la guerre était effectivement déclarée, ils reconnaîtraient, j'imagine, que la circonstance est critique; mais parce que la guerre n'est pas déclarée, la circonstance, à leur avis, n'est pas critique. Or, si l'on réfléchit que la Grande-Bretagne a jugé nécessaire de retirer ses navires de bien des mers, pour les concentrer dans ses propres eaux, on reconnaîtra que c'est là l'indication d'un péril; c'est l'indication que, de l'avis des hommes d'Etat anglais, il y a lieu de parer davantage à la défense du territoire. C'est là, à mon avis, une circonstance critique; il s'agit de se protéger contre un danger qui est visible et peut éclater dans un avenir prochain.

Je ne puis comprendre l'attitude de nos adversaires sur cette question. Ils insistent auprès de la Chambre pour que leurs vues triomphent. En d'autres termes, ils disent: Si vous ne consentez pas à faire ce que nous demandons, nous allons vous empêcher de faire quoi que ce soit.

Il existe au Canada et en cette Chambre deux partis politiques. Le parti actuellement au pouvoir a une majorité, disons de quarante. Si, pour tout homme d'un parti, nous en annulons un de l'autre parti, comme s'ils avaient pairé, il restera, une fois l'opération terminée, trente ou quarante membres de la droite qui seront de surplus. Tous reconnaîtront que chaque député a un égal droit de suffrage. Or, s'il fallait en passer par ce que veulent ces honorables députés de la gauche, un certain nombre de représentants qui se rattachent au parti ministériel n'auraient pas voix au chapitre. Que signifie l'attitude prise par ces honorables députés de la gauche? Elle signifie que le Gouvernement chez nous doit être affaire de compromis, ce qui veut dire, dans la pratique, un gouvernement où le peuple n'a plus la moindre part. Nos adversaires déclarent: A notre avis, le Canada ne devrait pas faire don de ces 35 millions. Les députés ministériels sont d'avis contraire. La gauche a parfaitement le droit de chercher à faire prévaloir ses vues dans le pays, et lorsqu'elle a fait tout ce qu'il était nécessaire de faire dans ce but, elle a rempli son devoir, et il reste au Gouvernement à faire adopter et sanctionner la mesure, dont, du reste, il sera tenu responsable par le peuple. Ces honorables députés ont certes le droit de faire valoir leurs opinions, mais ce même droit nous appartient à nous également. Nous croyons avoir raison, mais nos adversaires pensent le contraire et ne veulent plus nous permettre de rien faire, si nous n'en passons par ce qu'ils disent. Je maintiens, monsieur le président, que pareille conduite est subversive des principes fondamentaux du gouvernement responsable. Il ne sied guère à ces honorables députés de la gauche et notamment à l'honorable député de Saint-Jean de parler de gouvernement responsable, après la conduite qu'ils ont tenue en cette Chambre. Si la prétention de l'opposition avait sa raison d'être, cela équivaudrait à dire simplement que toute opposition entreprenante pourrait dire à un gouvernement quelconque, quelle que fût sa majorité: Nous ne vous permettrons pas de parachever une certaine mesure; nous allons vous contraindre à convoquer les électeurs. Figurez-vous une opposition entreprenante disant au Gouvernement: "Nous voulons que vous opériez certains changements au tarif; nous voulons que vous accordiez une charte à un certain chemin de fer; et si vous n'opérez pas ces changements dans le tarif, et si vous n'accordez pas cette charte à ce chemin de fer, nous ne vous permettrons pas de régler d'autres affaires, nous vous forcerons à faire appel aux électeurs". Telle est l'attitude prise par nos adversaires, et je dis que cette ligne de conduite est subversive de tous les principes fondamentaux du gouvernement responsable. Quel est le but de toute cette opposition de la part de la gauche et de ses chefs? Il nous suffira d'examiner la carrière politique du très honorable leader de l'opposition pour nous expliquer la ligne de conduite adoptée par lui et ses adhérents.

M. le PRESIDENT: J'invite l'honorable député à s'éloigner le moins possible de la question.

M. EDWARDS: Dans quel sens le dites-vous, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: L'honorable député est en contravention au règlement.

M. EDWARD: Suis-je en contravention au règlement en raison des observations que je fais, ou est-ce parce que mes vingt minutes sont expirées?

M. le PRESIDENT: Je conçois que cela fait une grande différence quand un député n'a que vingt minutes à lui; mais le règlement est là quand même; ses observations doivent porter exclusivement sur l'article en délibération.

M. EDWARDS: Je prie monsieur le président de me dire si mes vingt minutes sont expirées; je ne voudrais pas dépasser d'une demi-minute le temps qui m'est assigné. Je vous serais obligé de me dire quand mes vingt minutes sont expirées. Je considère cette règle utile et, à mon avis, on aurait dû l'adopter ici il y a déjà longtemps.

J'allais expliquer la raison de l'opposition que l'on fait au présent bill. Ce n'est pas qu'on trouve le chiffre de la subvention trop élevé. Nos adversaires nous ont déclaré à mainte et mainte reprise que ce n'est pas au chiffre de 35 millions qu'ils trouvent à redire; dans leur générosité, ils donneraient des centaines de millions,—l'honorable député de Welland était pour son compte prêt à donner quelque chose comme cent millions.—On ne chicane pas sur le montant; c'est simplement que l'attitude du parti conservateur dans notre pays, en présentant ce projet de loi sous sa responsabilité, signifie une alliance plus étroite entre le Canada et la Grande-Bretagne, tandis que l'attitude de la gauche veut dire tout le contraire. C'est à cela, en somme, que se ramène toute la question, et je dis que l'opposition faite à ce projet de loi par l'honorable leader de la gauche concorde avec tout le reste de sa carrière politique au pays.

Plusieurs DEPUTES: A la question!

M. EDWARDS: Il a lui-même annoncé. . .

Plusieurs DEPUTES: Tenez-vous-en à l'article 2.

M. EDWARDS: Je soutiens, monsieur le président, que c'est la raison pour laquelle nos adversaires combattent ce bill. En terminant, je dirai que le très honorable leader de l'opposition a combattu ce bill par désir de diminuer l'effet moral produit sur le reste du monde par l'annonce de cette subvention de 35 millions. Telle est l'attitude prise par l'opposition. C'est une attitude de séparatistes, de gens qui se dérobent, qui pêchent en eau trouble. Le très honorable leader de l'opposition a beau, lorsqu'il s'adresse à une auditoire de Toronto, lancer une ou deux phrases propres à capter les esprits d'habitants de l'Ontario; mais le compte rendu de nos débats, à mainte reprise, et le compte rendu de discours prononcés par lui aux Etats-Unis, font voir qu'il s'est prononcé en faveur de la séparation.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! Rétractez-vous! Votre temps est expiré.

M. le PRESIDENT: Le temps assigné à l'honorable député est expiré.

M. NESBITT: L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a demandé s'il serait sage d'établir un chantier au Canada pour la construction de dreadnoughts, comme nous n'en aurions que deux ou trois à construire. La fin que l'on se propose en établissant des chantiers de construction dans notre pays est d'encourager la construction de navires marchands. Les grands navires marchands qui font aujourd'hui le service entre notre pays et l'Angleterre, et même quelques-uns de ceux qui font le service sur les Grands lacs, ont à peu près la dimension de dreadnoughts. C'est là une bonne raison en faveur de l'établissement de chantiers suffisants pour la construction de dreadnoughts.

A ce propos, je vais donner lecture d'une note qui m'est tombée sous les yeux hier soir, suivant laquelle, depuis douze ans, il aurait été construit pour service sur les Grands lacs deux cent dix navires coûtant vingt-cinq millions, dont dix-huit millions dépensés à l'étranger dans la construction de navires pour le transport des produits canadiens.

C'est une des raisons qui nous engageaient à encourager la construction de navires et l'établissement de chantiers de construction dans notre pays, en commençant par la construction d'une flotte canadienne. Nous ne comptions pas que les chantiers continueraient à construire des navires de guerre. Nombre de personnes qui ont discuté cette question nous ont dit que rien ne s'oppose à ce que nous établissions une vaste industrie de construction de navires, du moins dans les Provinces maritimes.

L'honorable député de Frontenac nous demande: Pourquoi n'avez-vous pas encouragé la construction des navires? Ma réponse se trouve dans les observations que je viens de faire: Quand nous avons déposé notre bill de la marine, nous nous efforcions d'encourager la construction de navires. Pourquoi, demande-t-il, avez-vous fait l'acquisition du "Rainbow" et du "Niobé"? Nous en avons fait l'acquisition dans le but de nous en servir comme écoles navales. Il était absolument nécessaire, suivant notre programme, de former les hommes pour équiper nos navires une fois construits, et il était absolument nécessaire de nous y mettre sur-le-champ.

Parlant de l'opposition en cette Chambre, l'honorable député a affirmé que si tout gouvernement trouvait constamment sur son chemin une opposition comme celle faite dans le cas du présent bill, on aboutirait nécessairement à un régime de gouvernement par compromis. Le gouvernement démocratique est-il possible? Il dit très sensément que nous de ce côté-ci de la Chambre (la gauche) nous avons voix en ce qui regarde les affaires du pays, et à juste titre.

M. GRAHAM: A l'égard de tout, bien entendu, sauf le règlement.

M. NESBITT: Tout ce que nous de la gauche nous demandons et nous avons demandé, c'est le droit d'exprimer notre avis sur tout ce qui se passe dans notre Parlement. L'honorable député déclare de son côté que son parti a le droit de se faire entendre sur les questions d'administration publique. Nous ne lui avons jamais contesté ce droit. Si l'opposition devient tellement vive qu'il sera impossible de

faire adopter cette mesure, que devra faire le Gouvernement, demande l'honorable député, que devra faire ce Gouvernement qui dispose d'une majorité de trente ou quarante voix? Si le parti ministériel croit avoir raison, d'après toutes les règles du gouvernement constitutionnel populaire, il n'ignore pas quel parti il peut prendre; en appeler au peuple qui nous a tous envoyés ici. Aucune opposition n'oserait entraver l'expédition des affaires publiques, après que le peuple se fût prononcé sur la question. L'honorable député a passé à peu près la moitié de son temps à critiquer l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Comme celui-ci est parfaitement en mesure de se défendre, je ne m'interposerai pas en sa faveur.

Pour ma part, je suis très désappointé de ce que ce bill soit encore en délibération ici. Lorsque le très honorable leader du Gouvernement et ses ministres sont revenus d'Angleterre, après s'être imprégnés plus ou moins de l'esprit agressif dont le peuple anglais paraît être animé, après avoir fréquenté les militaires et les marins, ils ont jugé nécessaire, et je ne m'en étonne pas, d'accorder cette subvention de 35 millions. Mais voilà maintenant six ou huit mois qu'ils sont de retour au pays, qu'ils ne sont plus en contact direct avec la population anglaise, qui probablement était un peu montée dans le temps, et qu'ils ne subissent plus directement l'influence du milieu militaire et naval anglais; et à la suite de toute cette discussion qui s'est poursuivie en cette Chambre et considerant que ces honorables ministres sont des gens compétents qui désirent administrer le pays du mieux qu'ils peuvent, je suis très surpris qu'ils persistent à vouloir faire voter cette subvention inutile de 35 millions. Ils se rendent compte, je pense, qu'un programme permanent de contributions ne sera pas populaire dans notre pays, que la population n'en voudra pas. Nous avons entendu au commencement de ce débat un ou deux honorables députés déclarer que c'est une politique de contributions qu'il nous faut. Toutefois, le premier ministre nous a déclaré nettement et catégoriquement que le Gouvernement ne se propose pas d'établir définitivement un tel programme. S'il en est ainsi, le ministère se rendra compte de la nécessité de construire une flotte canadienne. Alors, pourquoi prélever ce don de 35 millions sur les deniers du peuple canadien, pour le bénéfice de l'Angleterre, qui n'en a pas besoin?

Mon très honorable ami le leader du Gouvernement a cherché à expliquer ce qu'il entend par "circonstance critique". Nous savons tous, tout le peuple canadien sait, les habitants de la Grande-Bretagne et du continent européen savent qu'il n'existe pas de péril imminent à l'heure actuelle. Dès lors, on n'a plus d'excuse pour envoyer ces 35 millions en Angleterre. Dans ces conditions, pourquoi voterions-nous cette somme? Je sais bien qu'il faudrait beaucoup de courage de la part du premier ministre et de son gouvernement pour reconnaître et déclarer au peuple canadien qu'ils se sont trompés; mais je crois que ce serait un acte de courage qui leur profiterait en fin de compte. Il leur serait facile de faire voir que les conditions ne sont plus les mêmes en ce qui regarde l'Angleterre et l'Europe. En politique comme en affaires, l'homme qui réussit est celui qui ne craint pas, qui fait ce qu'il juge être le plus avantageux dans l'intérêt de ceux qu'il représente, s'il se trouve directeur d'une compagnie; et nos amis du ministère ne sont ni plus ni moins que les directeurs de la compagnie du Canada à l'heure actuelle. Ils devront reconnaître que l'envoi de ces 35 millions comme contribution n'a absolument aucune raison d'être. Alors, pourquoi ne s'appliquent-ils pas hardiment à l'exécution de ce programme naval qu'ils devront appliquer un jour? On se propose avec cet argent de construire trois dreadnoughts. Un dreadnought, comme on sait, est un superbe navire de guerre. La marine que le Canada devra construire, à mon avis, n'aura pas tant besoin de dreadnoughts que de croiseurs très rapides et fortement blindés. Pourquoi? Parce que nous aurons surtout besoin d'une flotte pour protéger nos côtes et nos routes de commerce. Chacun reconnaîtra, je pense, quelle que soit la somme de ses connaissances en matière de marine, que nous n'avons pas tant besoin de dreadnoughts pour figurer dans la ligne de bataille que de croiseurs rapides capables de frapper un coup pour ensuite s'éloigner. C'est ainsi que nous protégerons nos navires marchands rapides et nos côtes. Pour cette raison, on se tromperait, à mon avis, en commençant par construire des dreadnoughs pour la flotte canadienne. Maintenant, j'ai une autre objection à soulever, et je vais m'efforcer en le faisant de ne pas enfreindre le règlement. Evidemment, je me suis trompé sur la marche que devait suivre la présente discussion. Je me figurais que cet après-midi le bill serait délibéré dans son ensemble, tous les articles ayant été renvoyés hier et avant-hier. Si nous votons cette subvention nous devrions le faire de la même manière que nous le faisons pour toute autre somme requise.

Le premier ministre le prend à son aise lorsqu'il nous dit que l'un revient à l'autre; ce n'est pas exact. Les prévisions que nous avons sur notre pupitre nous sont soumises d'année en année et nous font voir exactement ce que le Gouvernement se propose de faire de nos deniers. Si un ministre applique ces fonds à d'autres objets que ceux pour lesquels ils sont votés, il s'expose à la condamnation du Parlement. Il n'a pas le droit d'appliquer cet argent à d'autres fins que celles pour lesquelles il est voté, et il doit en faire rapport au Parlement par l'entremise de l'auditeur géné-

ral. Mais la tendance de notre Gouvernement est d'effectuer la dépense par décret en conseil. Nous avions, l'autre soir, un bill semblable à celui-ci à cet égard. Le premier ministre a dit l'autre soir qu'il avait été voté à l'unanimité. On le contredit sur ce point et on fit voir qu'effectivement il n'avait pas été ainsi adopté; un projet d'amendement fut proposé, et personnellement je m'opposai à ce qu'il fût adopté unanimement. Et je combattis alors comme je combats maintenant la pratique d'effectuer la dépense par voie de décret en conseil. Du train que vont les choses, nous serons bientôt gouvernés par décret en conseil. L'année dernière, il s'est manifesté une plus grande tendance à gouverner le pays par commission; cette année tout se fait par décret en conseil. Le principe est absolument et radicalement fâcheux. Je regrette que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de retirer ce projet de contribution. L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a fait voir très clairement les bienfaits que pourrait assurer la mise à exécution du programme naval de l'ancien ministère. Or, le premier ministre actuel ne se propose pas, du moins il n'en a pas manifesté l'intention jusqu'ici, de donner suite à la loi de la marine adoptée par le Gouvernement précédent.

J'ai une autre raison de trouver à redire au présent bill, et, à mon avis, elle ne le cède en importance qu'à l'objection que je viens de faire relativement au mode de dépense; c'est que le Gouvernement n'a pas jugé à propos de nous faire connaître son propre programme naval. A mon avis, le Gouvernement n'a pas le droit de nous demander de voter une demi-mesure. Il ne nous fait connaître que la moitié de ses intentions. La seule indication que le premier ministre nous ait donnée de ses vues à l'égard d'une marine canadienne, c'est lorsqu'il nous a dit qu'il voulait être consulté à l'égard de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Je crois que M. Lewis Harcourt et M. Asquith lui ont déclaré depuis qu'il est absolument impossible de lui accorder une voix dans la direction de la politique étrangère de la Grande-Bretagne, et quant à moi—mes opinions sont très arrêtées sur ce point—je ne veux pas d'une voix dans la direction des affaires étrangères de la Grande-Bretagne, et j'espère qu'on ne nous en fera jamais l'offre. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a prétendu que mon très honorable leader tendait vers la séparation. Envisageons cette question franchement et honnêtement. A mon avis, rien au monde ne tendrait davantage à séparer l'Angleterre du Canada que cette voix qu'on nous accorderait dans la direction des affaires étrangères de la Grande-Bretagne. La raison saute aux yeux. Si nous avions part à la direction de la politique étrangère de la Grande-Bretagne, ce serait nécessairement une petite part en comparaison de celle de l'Angleterre elle-même. Et, comme nous n'avons pas à résoudre à l'instar de l'Angleterre des questions européennes et asiatiques, un ministre canadien manquerait de l'expérience et de l'intelligence de ces questions nécessaires à leur règlement. Il ne me paraît pas douteux que si le Canada était représenté dans un conseil de l'empire, notre représentant ne s'entendrait pas parfois avec les autres membres de ce conseil. En tant que nation, ne serions-nous pas tenus de l'appuyer? Ne serions-nous pas tenus de le prendre pour guide? Quant à moi, et je pense être ici l'interprète de la population que j'ai l'honneur de représenter, je ne veux pas d'une voix dans la direction de la politique étrangère de la Grande-Bretagne.

Depuis cent ans, l'Angleterre s'est montrée capable de diriger elle-même sa politique extérieure. J'espère qu'à l'avenir nous continuerons de nous rattacher à elle par les liens du sentiment et du patriotisme; il n'y en a pas de plus forts pour nous tenir unis à la mère patrie. Si nous tenons à manifester notre attachement pour la Colombie-Anglaise, permettons à ses marchandises de passer notre frontière sous un régime plus favorable que celui d'aujourd'hui; nous aurions vite fait d'assurer 35 millions à la Grande-Bretagne si nous abaissions le tarif sur ses marchandises à l'entrée dans notre pays. La Grande-Bretagne n'a pas besoin de cette contribution de 35 millions. Quiconque se tient au courant du mouvement du commerce dans le monde, sait que l'année dernière a été une des années les plus prospères pour le commerce de la Grande-Bretagne. En dépit de la concurrence de l'Allemagne, en dépit de la concurrence des Etats-Unis, le commerce extérieur de la Grande-Bretagne a été deux fois et demi plus élevé que celui d'aucun de ces pays. Nos adversaires parlent de l'effet moral sur l'Europe de cette contribution de 35 millions. Vous figurez-vous que l'Allemagne, la France ou aucun autre pays d'Europe sera bien fortement frappé de ce don de 35 millions? Que leur importe ce don de 35 millions?

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député. . .

M. NESBITT: Mes vingt minutes sont-elles expirées?

M. le PRESIDENT: C'est ce que j'allais dire, à moins que l'honorable député n'obtienne du comité l'autorisation de poursuivre son discours.

M. NESBITT : Je n'ai rien de plus à dire, ne voulant pas enfreindre les règles.

M. WILLIAM WRIGHT (Muskoka) : Monsieur le président, je désirerais. . .

M. GRAHAM : Le baîllon est enlevé.

M. WRIGHT : Je désirerais toucher un mot de cette affaire. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) dit que le baillon est enlevé, mais le baillon, je veux que la chose soit bien comprise, n'a jamais été appliqué aux membres de la droite, si ce n'est celui du sens commun.

J'examinerai un moment les objections que l'on élève de l'autre côté de la Chambre contre le projet qui nous est soumis.

On nous a dit pour commencer qu'il n'y avait pas d'urgence. Il faut cependant à quiconque a pris note de ce qui se passe parmi les grandes puissances européennes, à quiconque sait combien il se dépense d'argent pour le renforcement des armées de terre et de mer des pays d'Europe, qu'il soit aveugle pour ne pas apercevoir dans cette situation un très grand danger pour l'empire. Etant donnée la position géographique des Iles-Britanniques et se rendant compte que la sécurité et la suprématie de la Grande-Bretagne dépendent absolument de sa marine, tout Canadien a le devoir de veiller dans la mesure du possible à ce que l'Angleterre et ses colonies soient mises en sûreté et protégées de manière qu'il n'existe pas à cet égard l'ombre d'un doute.

Quelle est l'objection que l'on présente ensuite? On se plaint de l'envoi hors du pays d'une somme de 35 millions, et que propose-t-on au lieu de cela? On propose d'établir deux flottes, une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique. C'est ce que je m'étais laissé dire jusqu'à tout dernièrement. Mais, d'après l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt), telle ne serait pas l'intention des membres de la gauche. Leur intention, j'aimerais à la connaître. Il assure qu'ils ne demandent pas à ce que l'on construise des cuirassés de première classe; mais comment constituer deux escadres sans de tels cuirassés?

M. NESBITT : Je ne désre pas interrompre l'honorable député, mais je ne veux pas non plus qu'il me mette dans la bouche des paroles que je n'ai pas prononcées. Je n'ai rien dit de la sorte, et rien de ce que j'ai dit ne saurait être interprété comme il le fait.

M. WRIGHT: Je crois avoir quelque connaissance de la langue anglaise, et je laisse à ceux des membres de cette Chambre qui liront demain le compte rendu des débats le soin de dire si j'ai tort ou si j'ai raison. Pour commencer de construire au Canada ces deux escadres, il faudrait—et sur ce point je ne crains pas d'être contredit—faire passer en Angleterre beaucoup plus que 35 millions pour les articles à obtenir hors du Canada en vue de ces vaisseaux. Nous ne nous opposons pas à la construction de navires au Canada, mais nous savons que, pour bâtir les deux escadres que la gauche propose, nous aurions à dépenser des fonds considérables, et, même en ne tirant du dehors que la moitié du matériel voulu, cela nécessiterait une dépense de beaucoup plus de 35 millions. Se basant sur des informations dignes de foi, on a dit de ce côté (la droite) qu'avec 35 millions il nous était possible de faire construire en Angleterre trois cuirassés de premier ordre. Là-dessus, le très honorable chef de l'opposition annonce qu'il est prêt à faire la dépense de 35 millions pour l'exécution de son projet de deux flottes à construire, l'une pour l'Atlantique et l'autre pour la Pacifique. Mais il a négligé d'établir que cela se peut faire moyennant 35 millions, ni a-t-il fait voir qu'en y dépensant deux fois cette somme, on peut y arriver. Pour moi, je déclare qu'il nous en aura coûté trois fois la somme de 35 millions avant que ces escadres soient terminées.

M. MACDONALD: Si l'honorable député veut bien consulter les Débats, il y verra que cette preuve a été fournie nombre de fois.

M. WRIGHT: Je vais maintenant passer à un autre aspect de la question. On nous assure que ces escadres protégeraient la marine marchande du Canada. Figurez-vous, monsieur le président, si vous le pouvez, la protection accordée par une flotte de bateaux partant de Vancouver pour Honolulu, les îles Sandwich, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, Tokio, Honk-Kong, les ports de l'Amérique du Sud, la Californie les passages de Georgie, San-Francisco et l'Alaska.

Les membres de l'opposition parlent-ils sérieusement en disant cela? Si nous considérons que ces navires auront continuellement à se porter sur les quatre points du globe, j'ose dire que ces escadres de l'Atlantique et du Pacifique ne seront guère utiles à la protection de notre commerce. Cette protection, nous ne pouvons l'attendre que de la marine de guerre britannique. Même à ne considérer la chose qu'au point de vue étroit et égoïste des intérêts du Canada, nous pouvons les protéger plus effectivement par un recours à la marine britannique que par une marine sans importance établie sur nos bords.

D'aucuns soutiennent que, pour la protection de nos côtes, il nous faut des navires qui, au besoin, se portent contre l'ennemi. Cette opinion, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) l'a émise l'autre jour. Il a dit qu'au cas d'une attaque sur le Pacifique, l'escadre qui serait là tiendrait jusqu'à l'arrivée des navires anglais. Mais, d'après leur politique, il nous faudrait, avant de nous porter au secours de la Grande-Bretagne, convoquer chaque fois le Parlement, et les représentants des diverses circonscriptions électorales du pays auraient à se prononcer sur la question, à déclarer si le Canada consent à aider l'Angleterre. Il me semble entendre l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) demander à faire produire sur le bureau de la Chambre toute la correspondance échangée

entre l'Angleterre et le pays de la part duquel on appréhende une attaque, afin d'examiner si la guerre serait juste. Derrière lui viendrait l'honorable député de Carleton (M. Carvell), avec plusieurs autres députés de la gauche. Cela prendrait des mois pour qu'ils se convainquent de l'opportunité d'une aide à la Grande-Bretagne ainsi menacée. Supposons, toutefois, que nous soyons attaqués, est-ce que la Grande-Bretagne n'aurait pas parfaitement raison de convoquer elle aussi son parlement pour décider si elle viendra à notre secours. Est-ce que la folie d'une pareille situation ne saute pas aux yeux des membres de la gauche.

Il nous faut tenir la marine de guerre britannique en état de protéger toutes les parties de ce vaste empire, afin que nul ennemi ne puisse avec succès attaquer le Canada avant que cette marine n'ait été détruite. C'est là le principe qui domine toute la situation, et, pour ma part, je pense être parfaitement justifiable de vouloir que l'on consacre à fortifier la défense par mer de ce vaste empire la somme que l'on propose d'y employer. Il ne s'agit pas de la seule Angleterre ni du Canada seulement, mais de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de toutes les parties de l'empire britannique.

Selon la politique énoncée par les membres de la gauche, il s'ensuivrait une énorme publicité. La question de la guerre serait discutée au Parlement et tout se saurait. Chaque démarche faite serait comme des adversaires de la Grande-Bretagne. Est-ce que ces messieurs ne savent point que l'Angleterre possède un service où, par des voies secrètes, elle apprend ce qui se passe dans tous les pays du monde, et qu'elle peut, au besoin faire partir une flotte pour Vancouver, pour la Nouvelle-Zélande, pour les rives australiennes ou pour n'importe quelle partie du monde sans que l'ennemi sache ce qu'elle fait. Pour que la marine devienne effective, il faut de toute nécessité que l'amirauté anglaise obtienne des informations qui lui permettent de diriger secrètement sa flotte sur un point ou sur un autre. Supprimez cet avantage, et vous nuisez considérablement à l'efficacité des mouvements de la marine britannique. Qu'arriverait-il si nous tentions de mettre en service une flotte absolument indépendante de la marine anglaise. Avons nous bien songé à ce que nous ferions dans l'occurrence? Au cas où la guerre serait déclarée et que le Parlement serait convoqué, notre flotte se mettrait en marche à travers l'Atlantique, l'honorable député de Saint-Jean ayant consenti à ce que le Canada y prenne part. Cette flotte sera-t-elle exclusivement sous la direction de l'officier qui la commanderait? Viendra-t-elle, obéissant à l'initiative de cet officier, faire la lutte indépendamment de la flotte anglaise ou viendrait-elle se ranger sous une direction partant du centre, sous un chef auquel toute l'affaire serait confiée? Faut-il conserver cette idée séparatiste d'une administration par nous-mêmes de notre marine pour ne pas perdre notre indépendance? Je ne saurais, monsieur le président, concevoir que l'on ait raison de craindre pour notre autonomie en accordant l'aide projetée, en faisant construire trois cuirassés momentanément prêtés à la marine anglaise. Il m'est impossible de comprendre en quoi notre autonomie en pourrait souffrir. Je veux bien que les membres de la gauche aient sur ce point une opinion à eux, mais je tiens à la mienne.

On a prétendu avoir suivi l'exemple qu'auraient donné les conservateurs lors de la discussion, il y a deux ans, de la convention douanière. Je nie absolument cette assertion. Dans le débat sur la réciprocité, nous nous sommes entièrement conformés aux règles de la Chambre. On sait que, lors de la discussion générale d'un projet de loi, tout se discute ou doit se discuter, et c'est ce que nous avons fait pour la convention douanière, chacun ayant eu l'occasion de parler une fois et une fois seulement. Au cours de ce débat, pas une seule règle n'a été violée. Personne n'a parlé plus d'une fois sur la question, et plusieurs n'ont pas ouvert la bouche. Sur une affaire de cette importance, je ne dénie pas le droit de tout membre de cette Chambre d'exprimer une fois son opinion. Mais qu'ont fait les membres de la gauche? Lors de la présentation du projet de subvention navale, ils se sont livrés à un débat peu étendu, et la discussion générale n'a donné lieu qu'à un débat tenu dans des bornes raisonnables; mais, arrivés à l'étude des articles en comité, ils ont voulu, contrairement aux règles de la Chambre et à toute règle de procédure parlementaire, s'engager dans un débat général. Depuis le moment où nous avons commencé l'examen des articles du bill, pas un d'entre eux qui soit resté dans les limites assignées par le règlement, à la moindre tentative de les y ramener, ils soulevaient un discussion. Impossible de leur faire observer les règles du débat, mais le grand public du Canada saura se faire une juste idée de la ligne de conduite qu'ils ont adoptée. S'ils se sont mis dans la tête que le public approuve leurs actes, ils se préparent pour quelqu'un de ces jours un réveil désagréable. Ce qu'ils ont fait est bien propre à donner satisfaction à tout adversaire, non seulement de la Grande-Bretagne, mais de chacune des parties de l'empire britannique. Pas un ami des Boers ou des fénians qui ne se réjouisse de leur attitude. Ils ont agi de manière à donner la plus grande satisfaction possible à tous les ennemis du Canada et de la Grande-Bretagne.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) Je désirerais appeler l'attention du très honorable premier ministre sur le discours qu'a prononcé le 8 avril dernier le ministre des Finances (M. White), discours dans lequel il nous annonce que, d'après M. Winston Churchill, ministre de la marine d'Angleterre, les navires que le gouvernement canadien projette de construire et de donner ou mieux de céder à l'amirauté ne seront pas ajoutés à la flotte impériale, mais serviront à remplir le vide qui, s'il n'était pas rempli par le Canada, devrait l'être au moyen de vaisseaux construits par l'amirauté elle-même. Le 6 de ce mois, le ministre des Finances tirait d'un discours prononcé le 31 mars à la chambre des communes anglaises par le ministre de la marine de la Grande-Bretagne, de nombreux extraits tendant à établir le même point. Il semble que le ministre des Finances approuve entièrement l'idée du ministre de la marine d'Angleterre. J'aimerais à savoir du premier ministre, au cas où ces vaisseaux se construiraient, si l'intention du Gouvernement est bien de les remettre à l'amirauté pour qu'il en soit fait comme le veut le ministre de la marine de la Grande-Bretagne, selon que nous l'apprend le ministre des Finances.

M. BORDEN: M'est avis que le projet de loi répond par sa teneur à la question de mon honorable ami. Le projet de loi énonce que ces navires seront mis à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire.

M. HUGHES: Le premier ministre sait naturellement mieux que moi à quoi s'en tenir sur le but de cette loi; il sait ce que je désire savoir, et il devrait, ce me semble, apporter à ma question une réponse aisément compréhensible. Le premier ministre me disait le 6 du présent mois que les vaisseaux à construire et à céder à l'amirauté ne réduiraient en rien le programme de constructions que cette dernière s'est tracé; or, les dires du ministre de la marine d'Angleterre sont en opposition directe avec cette prétention. Désireux de donner intelligemment mon vote sur ce bill, j'ai droit, il me semble, à ce renseignement. Je ne connais personne à qui mieux m'adresser pour cela qu'au premier ministre. Dans ces circonstances, est-ce toujours l'intention du Gouvernement de céder ses vaisseaux à l'amirauté? Le ministre de la marine d'Angleterre annonce que ces navires vont remplir un vide qu'autrement l'amirauté elle-même aurait à remplir. Il me semble y avoir sur ce point des opinions fort divergentes. Sans doute que le premier ministre a dans les mains ce discours qu'a prononcé le ministre de la marine de la Grande-Bretagne et il sait que je n'avance rien qui ne soit vrai. Il ne m'a pas donné les renseignements que j'attendais de lui, et j'ignore pourquoi, car je pense qu'il le pourrait s'il le voulait.

M. BORDEN: Si l'honorable député veut bien se reporter aux observations que formulait il y a quelques mois le ministre de la marine d'Angleterre, il saura que le programme de constructions navales anglaises ne doit pas, au dire du ministre, être réduit à cause des vaisseaux que le Canada se propose de faire construire.

M. HUGHES: Permettez-moi de vous lire ce que disait le 31 mars le ministre des finances de la Grande-Bretagne, et je présume que sa toute dernière déclaration est celle qui doit nous guider. Voici les propres remarques que nous a citées le ministre des finances:

> Ces trois navires sont absolument nécessaires pour la défense de l'empire britannique dans le monde entier, en dehors de l'Angleterre. Ils joueront un rôle important dans la défense impériale et si nous ne devons pas les avoir, il faudra prendre des mesures pour combler la lacune et les charges que cela entraînera devront peser sur d'autres épaules.
>
> Tenant compte de tous ces faits, je demande sérieusement à la Chambre: N'est-ce pas manquer de sagesse de la part de certains membres de cette Chambre de dire que les navires de guerres canadiens représentent un fardeau superflu et inutile... (Quelques voix (Non!), et n'est-il pas également erroné pour certains autres députés de réclamer ce fardeau? Ces deux opinions me semblent également fausses et également contraires à nos intérêts, et je dois répéter que les navires de guerres canadiens seront absolument nécessaires à la défense universelle de l'empire britannique dès la fin de l'année 1915 ou dès le commencement de l'année 1916 et plus tard même.

Si donc nous fournissons ces vaisseaux alors que le ministre de la marine d'Angleterre annonce qu'à défaut par nous de les fournir il aura à se les procurer lui-même, il va de soi que le programme de l'amirauté se trouve réduit d'autant. La chose ne saurait être mise en doute. Ces vaisseaux, les fournirons-nous dans les conditions signalées par le ministre le 31 mars?

Je constate, en lisant les Débats, que le premier ministre aurait dit il y a quelque temps devant cette Chambre qu'il serait intolérable de contribuer à la défense de l'empire sans avoir voix dans les questions de paix ou de guerre qui intéressent tout l'empire.

Je comprends que le premier ministre, lorsqu'il a fait cette déclaration en novembre 1910, croyait que le Canada pourrait obtenir une voix dans la politique étrangère de l'empire. Je comprends aussi que, lorsqu'il est allé en Angleterre, l'an dernier, il désirait faire un arrangement au moyen duquel il aurait pu avoir cette voix. Mais le gouvernement de la Grande-Bretagne, dans une dépêche adressée à Son Excellence le Gouverneur général, nous a claire-

ment dit qu'il ne pouvait partager avec les colonies la responsabilité du gouvernement central ou donner à ces colonies une voix dans la direction de la politique étrangère de l'empire.

Le premier ministre a dit que dans ces circonstances il serait intolérable de contribuer à la défense de l'empire. Alors, pourquoi continuer et accepter ces conditions intolérables? J'ai toute raison de demander pourquoi et d'obtenir une réponse. La seule justification que pourrait offrir le premier ministre pour changer d'attitude sur cette importante question serait l'existance d'un cas d'urgence. Un cas d'urgence doit être soudain pour être véritablement urgent. Ce doit être une condition d'affaires temporaires. Elle doit se produire promptement et selon toute probabilité elle passe promptement. Il n'y a rien de pareil maintenant. S'il y avait urgence, la construction de navires qui prendrait deux ou trois ans à se bâtir n'y répondrait nullement. L'urgence devra nécessairement être passée alors, ou avoir été réglée d'une façon ou d'une autre.

Pour quelle raison le Gouvernement suit-il une ligne de conduite que le premier ministre a dit lui-même être intolérable, et que le pays n'accepterait pas? Je n'en connais aucune. Mon opinion, c'est que le premier ministre a commis une erreur lorsqu'il a promis aux nationalistes de Québec que s'il montait au pouvoir il abrogerait la loi de la marine. Lorsqu'il est arrivé au pouvoir, il s'est trouvé en présence de sa promesse. A cette époque il croyait probablement qu'il pourrait créer des relations si intimes entre son Gouvernement et le gouvernement britannique qu'il pourrait mettre à exécution les opinions qu'il avait lorsqu'il était chef de l'opposition, mais lorsqu'il a trouvé qu'il ne pouvait les établir, et qu'il ne pourrait obtenir une voix dans la politique étrangère de la Grande-Bretagne, il a été lié par la promesse qu'il avait faite aux nationalistes de Québec, qu'il ne maintiendrait pas la loi de la marine. Il a alors été forcé de faire quelque chose et il a découvert un cas d'urgence. S'il est mauvais de donner une série de contributions, ne le serait-il pas de donner une seule contribution, car le principe est le même? C'est mon avis qu'il n'y a qu'une seule manière honorable de sortir de la difficulté dans laquelle le Gouvernement s'est placé en faisant alliance avec des nationalistes de Québec et à cause des promesses qu'il a faites avant les élections; c'est d'exécuter l'engagement fait par le premier ministre dans la ville de Montréal, l'été dernier, et dans cette Chambre, le 5 décembre dernier, et de laisser le peuple trancher la question.

Dans les circonstances que j'ai moi-même signalées, je ne pense pas que le Gouvernement puisse espérer que le Sénat adoptera ce bill. S'il n'y avait pas d'autre raison que la déclaration du premier ministre affirmant qu'une contribution à l'amirauté impériale avant d'avoir une voix dans la direction de la politique étrangère de l'empire serait intolérable, le Sénat aurait parfaitement raison de rejeter ce bill. Je répète que cette déclaration du premier ministre suffirait seule à justifier le Sénat de refuser d'adopter ce bill. Ajoutée à cela, se trouve la condition de choses admirablement exposée par l'honorable député de Welland: que cette proposition et virtuellement toute la législation présentée à cette session par le Gouvernement est présentée dans le but d'enlever au Parlement fédéral et conséquemment au peuple du Canada, dans une certaine mesure du moins, la direction des dépenses publiques, et de donner cette direction au Gouverneur en conseil. Ce principe est contenu dans le bill des grandes routes; il se trouve jusqu'à un certain point dans le bill de l'agriculture, et il se trouve dans une très grande mesure dans le présent bill, qu'il ait été jusqu'à un certain point modifié par la disposition déposée par le premier ministre, hier soir.

Le premier ministre et quelques-uns de ses partisans ont dit que le mémoire reçu du premier lord de l'amirauté, disant comment les navires pourraient être mieux construits en Angleterre qu'au Canada, et comment nous pourrions être mieux défendus par la marine impériale que par tout ce que nous pourrions faire nous-même, est une justification de la politique du Gouvernement. Monsieur le président, il y a deux écoles politiques dans la Grande-Bretagne; il y a toujours eu deux classes d'idées là-bas, et non pas liées à un parti politique en particulier. Quelques libéraux et un grand nombre de conservateurs paraissent croire qu'ils pourraient protéger et défendre les colonies dans une bien plus grande mesure qu'elles pourraient se protéger et se défendre et même se gouverner elles-mêmes. La mise en vigueur des principes de cette école a causé la perte des treize colonies originaires et a été responsable de la guerre civile au Canada en 1837. Il n'y a pas de doute qu'elle eût causé beaucoup d'autres difficultés et de soulèvements si la nation anglaise, par son expérience dans la guerre de la révolution aux Etats-Unis, n'avait pas appris la leçon. Dans l'empire romain et en Espagne, il y avait la même école d'idées.

M. le PRESIDENT: L'honorable membre sort de la question.

M. HUGHES (I.P.-E.): Cela peut paraître ainsi, mais je dis que l'école politique qui a pour disciples Winston Churchill, et autres Anglais, porte ces messieurs à croire qu'ils pourraient remplir les premiers devoirs de citoyenneté beaucoup mieux que nous ne le pourrions, et qu'ils

pourraient gouverner notre pays beaucoup mieux que nous, nous laissant les occupations plus serviles du travail manuel. Le premier ministre et un bon nombre de ses partisans semblent avoir lié leur sort à cette école. Mais, monsieur, je prétends qu'aucun homme public ne peut se présenter devant le peuple du Canada et lui dire simplement qu'il croit à ces principes. Je ne crois pas que le peuple du Canada supporterait cela un seul instant. Je veux dire maintenant au ministre, puisque ce sera probablement la dernière occasion que j'aurai de dire quelque chose sur cette mesure, que le sentier de l'honneur et du devoir pour lui et que la meilleure manière pour lui de se tirer de sa fâcheuse position, est de s'en tenir à la promesse qu'il a faite en cette Chambre le 5 décembre, lorsqu'il a dit que s'il ne recevait pas de la part du Parlement l'appui qu'il espérait, il dissoudrait le Parlement et en appellerait au peuple. Le très honorable membre a également fait la même déclaration à Montréal le 21 septembre, et le lendemain paraissait dans le "Star" de Montréal l'article suivant qui l'appuyait fortement dans cette déclaration:

M. Borden a répété samedi soir sa promesse d'en appeler au peuple si le Parlement refusait d'approuver ce qu'il considérait comme une politique patriotique et honorable.

C'est une promesse qui pourrait bien s'appliquer à d'autres obstacles qu'un refus positif d'adopter une politique suffisante. Une obstruction systématique devrait être traitée de la même manière. Nous ne pouvons pas permettre des retards inutiles; car, dans un cas comme celui-ci, le temps est l'essence du contrat.

Il doit y avoir une juste et libre discussion. S'il est décidé d'ajouter des navires canadiens à la flotte, le Parlement proposera une grande chose; et il devrait être permis au Parlement de la discuter à fond et le pays devrait avoir une temps raisonnable pour l'étudier. Mais aucun intérêt n'en souffrira si M. Borden tient constamment devant le Parlement le fait, qu'après tout, le peuple est l'arbitre final dans ce cas, et que tout refus d'agir de la part du Parlement, soit par un vote négatif, soit par des discours d'obstruction, sera promptement suivi de l'envoi des politiciens devant leur maître, le contribuable canadien.

M. le PRESIDENT: Le temps accordé à l'honorable député est expiré.

M. HUGHES: J'avais encore quelques remarques à faire...

M. BORDEN: Continuez.

M. HUGHES: Je ne veux pas aller à l'encontre du règlement. Je désire simplement dire de nouveau que le Gouvernement serait bien avisé en suivant la ligne de conduite que préconise le "Star" de Montréal, et que le très honorable ministre lui-même a promis de suivre.

M. AMES: Je n'avais pas intention de prendre la parole dans ce débat, mais l'honorable député de King. (I. P.-E.) (M Hughes) a fait certaines remarques qui me forcent à consigner aux "Débats" exactement ce que le très honorable premier lord de l'amirauté a dit le 31 mars 1913, lorsqu'il prépara ses prévisions budgétaires pour 1913-1914. Ce sont les dernières paroles officielles du chef reconnu de la marine britannique. Les situations navales changent de temps à autre. Le kaleidoscope ne montre pas toujours la même vue. Cette Chambre devrait accorder une très haute considération aux dernières paroles officielles. M Winston Churchill, dans son discours le 31 mars devant la Chambre des communes d'Angleterre en présentant son budget des dépenses navales, a formellement démontré qu'à son avis la flotte britannique pourrait être divisée en deux parties, et se formerait naturellement en deux parties, savoir: la flotte de la mer du Nord qui était expressément destinée à protéger les Iles-Britanniques, et, secondement, ce qu'il appela sa flotte de service universel pourrait être placée à Gibraltar ou ailleurs, mais son devoir particulier serait de préserver les routes de l'océan et s'occuper des diverses possessions britanniques qui ne se trouvent pas dans le voisinage immédiat de la mer du Nord L'honorable ministre des Finances et plusieurs autres députés ont fait allusion à ces remarques, mais elles n'ont encore jamais été inscrites aux "Débats" dans leur entier. M. Winston Churchill a dit que, jusqu'en 1914, on avait maintenu la supériorité de 60 p. 100 sur les flottes étrangères. Puis il ajoute:

C'est bien suffisant pour 1915, dont nous nous occupons en ce moment, mais en tenant compte des responsabilités de l'empire britannique et dans le Pacifique et dans la Méditerrannée, et en tenant compte en particulier du nouveau développement de forces dans la Méditerrannée, il est évident que la marge de force disponible pour le service universel de l'Empire britannique ne suffira pas après le premier quart de 1916, à moins que des mesures ultérieures ne soit prises, soit par les dominions, soit par nous-mêmes. A ce point de vue, la réalité du besoin des trois navires canadiens est bien appréciable. Ils éléveraient la marge des forces disponibles pour la défense générale de l'empire, après avoir pourvu aux besoins principaux dans les eaux de la métropole comme suit: 1915, dans le quatrième quart, 10; 1916, dans le premier quart, 13; dans le second quart, 8; dans le troisième quart, 8; dans le quatrième quart, 10; 1917, dans le premier quart, 12, et ainsi de suite, soit une moyenne de 9 ou 10 navires disponibles pour le service universel de l'empire britannique. Cela suffirait, s'il n'y a pas de nouveaux événements dans la Méditerrannée, ou dans le Pacifique, au delà de ce qui est prévu. Si, cependant, il se produisait de nouveaux événements de nature à déranger les problèmes de l'Amirauté, ou si les navires canadiens venaient à faire défaut pour quelque raison, il faudrait faire une nouvelle revue de la situation. C'est inutile en ce moment, et il serait prématuré de ma part d'en dire davantage sur ce sujet.

J'ai donné à cette Chambre tous les renseignements possibles, et on ne m'en demandera pas davantage, j'espère. Il est un fait, toutefois, qu'il faut bien mettre en lumière; c'est que les trois vaisseaux actuellement en discussion au Canada sont absolument nécessaires à partir de 1916 pour la défense mondiale de l'empire britannique, indépendamment des besoins de la Grande-Bretagne dans les eaux nationales; qu'ils joueront un rôle réel dans la défense de l'empire, et que, s'ils viennent à manquer, il se produira une lacune qu'il ne sera possible de combler que par de nouveaux sacrifices qu'il faudra faire sans trop de retard.

En présence de pareils faits, je pose sérieusement la question à cette Chambre: convient-il que certains députés affirment que les vaisseaux canadiens sont de surcroît, superflus et un inutile fardeau, et n'est-il pas également imprudent d'affirmer, comme le font des députés de l'autre côté, que ces vaisseaux devraient être de surcroît, superflus et un inutile fardeau? Ces deux manières de voir sont également fausses et nuisibles à nos intérêts et, je dois le répéter, les vaisseaux canadiens sont absolument nécessaires à la défense mondiale de la Grande-Bretagne dans son ensemble, à dater de la fin de 1915 ou du commencement de 1916. Leur nécessité n'est pas la mesure de leur valeur. La valeur de cette aide dépasse de beaucoup le coût de ces vaisseaux. Nous pouvons nous-mêmes, au besoin, construire trois navires. Jamais le Parlement n'a refusé de voter les fonds voulus pour ce que les ministres responsables ont jugé nécessaire à l'accomplissement légitime des devoirs de la Couronne. Cette jeune et grande nation qui vien de l'avant, avec toute sa puissance et les possibilités incalculables de son avenir, rendre témoignage à la vitalité de l'empire britannique, ce fait-là seul a déjà créé dans le monde entier une impression de toute autre valeur que nombre de dreadnoughts, impression qui aboutit à assurer la sécurité de l'empire et la paix mondiale.

Voilà l'aveu fait en toute franchise par M. Winston Churchill: c'est que si ces trois navires ne viennent pas s'ajouter au service mondial, ce sera là une grave déception pour la Grande-Bretagne. Si ces navires viennent à manquer, quelque autre partie de l'empire britannique devra combler la lacune et fournir pareille aide.

Il est une autre observation que je désire formuler et consigner au compte rendu à titre documentaire. On a souvent affirmé que l'Australie construit ses propres vaisseaux. On a maintes fois répété que le Canada, à l'exemple de l'Australie, doit entreprendre la construction de sa flotte. Jusqu'ici l'Australie n'a guère avancé dans cette voie. Elle n'a encore construit que quelques petits navires, et quelques-uns de ceux qu'elle a construits, elle les a importés presque entièrement de la Grande-Bretagne, et on s'est borné à en assembler les diverses parties au pays même. Le dernier vaisseau ajouté à la flotte australienne est le "Melbourne". J'ai sous les yeux le souvenir commémoratif de l'arrivée du "Melbourne" à Port-Philippe, le mercredi, 26 mars 1913. Je cite:

M. AMES.

L'auteur des plans du "Melbourne" est sir Philip Watts, constructeur en chef de la marine, et le constructeur Cammell, Laird & Compagnie de Birkenhead. Vu sa vitesse et sa puissance, le "Melbourne" peut être considéré comme le prototype d'une nouvelle catégorie de croiseurs légers. De la ville même qui lui a servi de parrain, le "Melbourne" emprunte la devise: "Vires acquirit eundo". "Il acquiert de nouvelles forces en marchant."

Vient ensuite la description du "Melbourne", ce n'est ni un grand cuirassé d'escadre, ni un dreadnought. Même ce petit bâtiment, il a fallu le construire en Grande-Bretagne. Voici la description:

Détails: Déplacement, 5,600 tonnes; machines, turbine Parsons, développant 22,000 chevaux-vapeur; vitesse, 26 nœuds; longueur, d'une extrémité à l'autre, 456 pieds; barrots, 49 pieds 10 pouces; tirant, 15 pieds; armement, 8 canons de 6 pouces; deux tubes torpilles; effectifs, 390 officiers et hommes. Mis en service à Birkenhead le 18 janvier 1913; a quitté l'Angleterre le 26 janvier; arrivé à Freemantle le 10 mars; à Port-Philip, le 26 mars.

M. MACDONALD: Est-ce que le gouvernement australien ne construit pas un navire dans les chantiers de construction de la Nouvelle-Galles du Sud?

M. AMES: Les Australiens essaient de construire quelques-uns de leurs vaisseaux.

M. MACDONALD: Ils font la tentative, dites-vous?

M. AMES: Ils font cette tentative. Ils ont éprouvé de longs et graves retards, et les navires lancés, me dit-on, ne sont que de petits navires.

M. ETHIER (texte): Monsieur le président, avant que le sacrifice de la liberté de parole soit consommé dans l'enceinte de ce Parlement, avant que la règle arbitraire de la clôture soit appliquée dans tout son monstrueux mécanisme, je veux faire quelques remarques pour compléter celles que j'ai déjà présentées sur le sujet, le 6 mars dernier, à raison des événements qui se sont produits depuis.

Permettez-moi, monsieur le président, avant d'entrer dans le mérite de la question, de vous faire remarquer que depuis que la clôture est appliquée, on dirait que les honorables députés de la droite sont sortis du mutisme dans lequel ils se sont renfermés depuis le 5 décembre dernier? Est-ce une autre manière d'imposer la clôture à l'opposition en lui enlevant les quelques heures qui lui restent pour discuter cette question? A raison de vingt minutes pour chacun, cela donnerait l'avantage à 29 députés de la gauche de discuter cette question pendant la durée de la présente séance; or, en rompant le silence comme on le fait du côté de la droite, on prive donc une partie des députés de l'opposition de prendre la parole. C'est une nouvelle sorte de clôture qu'on nous impose par là-même.

Toutefois, cette nouvelle tactique nous procurera peut-être l'avantage, l'heureuse chance, d'entendre enfin l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), qui a brillé par son mutisme depuis le commencement de la session, et peut-être en profitera-t-il pour expliquer sa conduite. Il a là une belle occasion de suivre l'exemple que viennent de lui donner quelques-uns de ses amis politiques avant que la règle de clôture soit appliquée.

Après avoir rayé des règlements de la Chambre la clause assurant aux représentants du peuple le droit et la liberté de discuter les questions d'intérêt public avec toute la latitude nécessaire, le Gouvernement vient, par cette loi que nous discutons, enlever le pouvoir et la liberté au Parlement du Canada de disposer des deniers publics, d'en déterminer l'emploi et la destination, suivant les principes consacrés par la Constitution. Il vient ainsi enlever à la députation la liberté de critiquer l'emploi des fonds publics, de discuter le mode de leur emploi en faisant à l'Angleterre un cadeau de 35 millions. Trente-cinq millions! Mais c'est là une bagatelle pour ces messieurs qui sacrifient des terrains valant 374,000 piastres pour 10 piastres au bénéfice d'amis politiques; c'est là une bagatelle pour ces messieurs qui achètent des horloges coûtant $920 chacune. Ils auraient bien dû—soit dit en passant—mettre un échantillon de ces horloges dans cette salle, cela aurait permis de mieux mesurer le temps pendant lequel les députés doivent parler.

Trente-cinq millions! c'est bien peu pour ces messieurs qui n'envisagent pas que, par là-même, ils engagent le crédit du pays sans que le Parlement puisse exercer le moindre contrôle sur l'emploi de cet argent. Trente-cinq millions! mais cela représente un intérêt annuel de un million 500 mille piastres, et si l'on prend comme base la population établie au dernier recensement, soit 7,000,000 d'habitants, on constatera que cela représente une taxe per capita de $5.00 pour chaque personne, hommes, femmes et enfants.

C'est peu pour ces messieurs que d'enlever les libertés des représentants du peuple! On dirait que c'est une politique bien arrêtée de la part du Gouvernement que d'enlever pièce par pièce les droits, privilèges et libertés accordés par la Constitution, droits, privilèges et libertés pour lesquels nos ancêtres ont combattu, ont même versé leur sang dans le but de nous en assurer l'exercice et la possession.

Après nous avoir enlevé la liberté de parole, voici que le Gouvernement nous dépouille du pouvoir que nous avions d'administrer les fonds publics avec l'assentiment du Parlement. C'est ainsi que l'on a fait voter ces jours derniers la loi des bons chemins et celle accordant un octroi à l'agriculture pendant un certain nombre d'années, le Gouverneur en conseil ayant seul la gestion des sommes inscrites dans ces lois.

On nie même à ceux qui nous ont conquis ces libertés au prix de tant de sacrifices, la gloire si pure et si légitime, qui leur appartient. C'est ainsi que, il y a quelques jours à peine, l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes), à l'inauguration d'une salle de loge orangiste à Ottawa même, n'a pas eu honte de traiter de fous et de canailles les rebelles de 1837! ces patriotes au cœur ardent, qui nous ont conquis ces libertés si chères. Est-ce que l'honorable premier ministre est prêt à approuver un tel langage? L'honorable ministre de la Milice sait-il que, parmi ces fous et ces canailles, se trouvait sir Georges-Etienne Cartier, le fondateur du parti conservateur, qui a fait le coup de feu à Saint-Denis?

J'ai l'honneur de représenter un comté qui a été le foyer de cette rébellion accomplie par ces fous et canailles. Je représente ici les descendants de ceux qui ont versé leur sang, pour la cause de la liberté populaire, à Saint-Eustache, à Sainte-Scholastique et à Saint-Benoit; comme l'avaient fait ces autres fous, à Saint-Denis et à Saint-Charles, sur le Richelieu. Qu'est-ce que l'honorable ministre de la Milice fait de l'histoire canadienne de cette époque? Ignore-t-il les 92 résolutions rédigées par ces fous et ces canailles? Ignore-t-il les actes de ces Anglais du Haut-Canada,—aujourd'hui Ontario, qui, en 1837-38-39, se sont ralliés à ces fous et ces canailles, comme il les appelle,—pour revendiquer ces droits qui nous avaient été enlevés par la bureaucratie anglaise, droits qui nous avaient été reconnus par le traité de Paris de 1763?

C'est en face de tous ces faits que nous voyons un Gouvernement qui a obtenu le pouvoir par de fausses déclarations, et avec l'aide d'éléments hétérogènes; un Gouvernement qui, fier de sa force brutale, vient nous enlever ces libertés, et cherche par la bouche de l'un de ses ministres à ternir la gloire de ceux qui nous ont conquis ces libertés! Fous et canailles, les héros de 1837! Fous et canailles ceux à la mémoire desquels on a élevé un monument sur la place Viger à Montréal, et un autre au cimetière! Fous et canailles ceux qui ont versé leur sang pour leur pays! Certes, il en faut de ces fous dans l'histoire d'un peuple, mais ces fous-là, on les appelle des fous sublimes!

Je ne discuterai pas maintenant la question d'urgence; c'était le prétexte invoqué par l'honorable premier ministre pour nous imposer cette loi, mais on n'en parle plus aujourd'hui. La seule urgence qui existe, c'est, pour le parti conservateur, de sortir de l'impasse où il s'est placé lui-même.

Prétexte que l'urgence, et prétexte les promesses faites par le premier ministre, le 5 décembre dernier, quand il nous faisait entrevoir qu'il avait l'assurance du gouvernement anglais que le Canada serait représenté dans les conseils de l'empire. Ce prétexte est confirmé par les paroles mêmes du secrétaire des colonies, M. Harcourt.

En face de cette affirmation du premier ministre, que le Canada serait représenté dans le conseil impérial, si nous votions 35 millions à l'Angleterre pour lui venir en aide dans la défense navale de l'empire, voici ce que déclarait M. Harcourt:

Que le comité de défense impériale est un corps purement consultatif et n'est pas ni ne peut, dans aucune circonstance, devenir un corps qui décide des questions politiques, prérogatives, appartenant au cabinet seulement, sujette à l'appui de la Chambre des communes.

Donc, prétexte que l'urgence! Prétexte que la représentation dans le conseil de l'empire pour les colonies!

Pourquoi, monsieur le président, insister à nous dépouiller de 35 millions au bénéfice de l'Angleterre? Pourquoi, même en supposant que la nécessité de trois dreadnoughts se fasse sentir, nier au Canada l'avantage et le droit de construire lui-même ses navires? Pourquoi nier au Canada le pouvoir et le droit d'établir une industrie nouvelle au pays? Pourquoi priver nos classes ouvrières du bénéfice de cette industrie qui serait d'un grand avantage pour les Provinces maritimes surtout et je dirais, du pays tout entier? Pourquoi ne pas attirer ici les constructeurs de navires, ces grandes compagnies comme les Vickers-Maxim, les Armstrong et autres, qui étaient prêtes à venir installer des chantiers maritimes ici, et qui maintenant vont s'établir en Italie.

Pourquoi, au contraire, favoriser les grands capitalistes anglais, ceux-là mêmes qui soulèvent et profitent du jingoisme; qui créèent et répandent la peur de l'Allemagne et qui veulent s'enrèchir au détriment du Canada, de l'Angleterre et des autres colonies.

A quel spectacle assistons-nous en ce moment? En Allemagne nous voyons la maison Krupp, la plus importante de ce pays, pour la construction des engins militaires, accusée de conspiration avec d'autres pays européens, pour accroître sans cesse les armements que tout le monde dénonce. Et cela, dans le seul but d'augmenter leur capital et de grossir leurs revenus au détriment du peuple.

Je dis que le Gouvernement, en offrant cette subvention de 35 millions, contribue à encourager cette conspiration du trust contre l'intérêt public, contre l'Angleterre elle-même et contre les colonies en particulier.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Hughes) a fait allusion à la promesse du premier ministre, faite le 21 septembre 1912, à un banquet à Montréal. L'honorable premier ministre disait alors qu'il allait réunir le Parlement immédiatement, et qu'il lui soumettrait une mesure destinée à donner satisfaction au peuple et à l'Angleterre, et que si le Parlement ne l'adoptait pas, il en appellerait au peuple. L'honorable premier ministre était sincère alors; il a parlé sans arrière-pensée. Mais, depuis, la situation a bien changé. Des éléments nouveaux sont entrés dans le cabinet, d'autres ont disparu, et depuis, l'honorable premier ministre a fait volteface, comme sur bien d'autres questions, d'ailleurs. Pourquoi ne veut-il plus en appeler au peuple? Est-ce la crainte du peuple? Est-ce la peur? On ne peut pas arriver à d'autre conclusion que c'est la peur du verdict populaire qui l'empêche de tenir sa promesse. A-t-il peur qu'on lui reproche les scandales d'Hochelaga, de Macdonald et d'Antigonish? A-t-il peur qu'on lui parle du scandale des cadenas du ministre des Postes? A-t-il peur qu'on lui rappelle le scandale des terres de Vancouver, ou encore, des terres de l'Ouest vendues pour $10 à un favori politique dont la valeur établie est de $374,000? A-t-il peur qu'on lui reproche la mise en liberté d'un forçat faussaire, pour le placer ensuite dans le service civil, comme il l'a fait dans la Nouvelle-Ecosse? A-t-il peur qu'on lui refuse de disposer à son gré de ces 35 millions?

Il a peur de tout. Il a peur, aujourd'hui, même de la visite de l'honorable chef de l'opposition dans Ontario. Ne voyons-nous pas ces messieurs convoquer, en pleine session, une assemblée à Toronto, pour le 19 mai courant, au moment où le premier ministre paraît si pressé d'en finir avec les travaux du Parlement, qu'il demande à la Chambre de siéger le matin, l'après-midi et le soir. N'est-ce pas là la preuve que ces messieurs sont pris de panique et qu'ils veulent, en amenant le premier ministre à Toronto, essayer de détruire le prestige de la parole éloquente du chef de l'opposition. Le prestige de l'honorable chef de l'opposition est si grand qu'à côté de lui celui du premier ministre et du ministre des Travaux publics (M. Rogers) vont toujours en diminuant, à l'exception du prestige de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) qui, celui-là, va toujours en grossissant.

M. GAUVREAU: Ils ont la peur et ils vont avoir le mal.

M. ETHIER: Et ce mal sera incurable.

Pourquoi le Gouvernement ne se rend-il pas au désir du peuple? Pourquoi ne se rend-il pas au désir de la majorité dans le peuple; minorité dans la Chambre, il est vrai, mais majorité dans le pays, quoi qu'on en dise, et le fait a été établi avec éloquence et certitude par l'honorable député de

Shefford (M. Boivin), la semaine dernière, qui a donné des chiffres que l'on n'a pas osé contredire.

Pourquoi ne pas se rendre au désir du peuple? A-t-on peur que M. Monk se réveille? A-t-on peur qu'il revienne du sud des Etats-Unis donner une autre conférence à la Côte-Saint-Paul, quand il craint de mettre les pieds dans la Chambre?

Pourquoi l'ancien ministre des Travaux publics n'est-il pas venu dans cette Chambre donner les explications que tout ministre est obligé de faire dans des circonstances semblables? L'a-t-on empêché de venir? L'a-t-on supplié de ne pas venir? Nous l'ignorons. Pourtant, c'est un fait bien connu qu'il diffère d'opinion avec le Gouvernement sur cette contribution de 35 millions, M. Monk demandait un plébiscite avant toute contribution, et il est parti quand on le lui a refusé.

Il a eu un moment de courage qui n'a pas duré et qui a été suivi d'un mouvement de lâcheté. Il a eu un mouvement de courage que les autres ministres français du cabinet n'ont pas eu; mais ce mouvement n'a pas duré.

Le bénéfice que cet acte de courage lui a valu dans l'estime du peuple et dans la mienne—si elle peut compter pour quelque chose—il l'a perdu en se faisant l'instrument et la créature du Gouvernement, en n'osant pas venir sur le parquet de la Chambre expliquer sa conduite.

Mais, il y a plus, à la Côte-Saint-Paul, il y a quelques jours, discutant la question de la clôture, il s'exprimait contre le principe de cette mesure et blâmait ceux qui étaient en faveur de la contribution. Cependant, le même jour, le vote se prenait en Chambre, et l'on voit dans le procès-verbal que M. Monk, absent, avait pairé. S'il eut voté, il aurait donc voté avec ceux qui proposaient cette mesure pour forcer le Parlement à adopter la contribution qu'il dénonce.

Quelle logique dans la conduite d'un ancien ministre de ce Gouvernement! Mais ses collègues, les députés nationalistes, qui ont tant confiance dans le premier ministre, où était donc cette phalange le jour du vote? Pas tous, mais plusieurs d'entre eux que nous connaissons bien, étaient cachés dans les corridors.

Je termine, parce que monsieur le président me fait signe que mes vingt minutes sont expirées. Je termine en disant que je voterai contre le bill, et je déclare de nouveau que je suis en faveur d'une marine basée sur la résolution du 29 mars 1909, marine construite, montée et dirigée par le Parlement canadien.

M. COCKSHUTT: Le coût d'une flotete canadienne est une question qui a provoqué force débat sur ce qu'il est possible de faire au Canada, et à cet égard on a maintefois invoqué l'exemple de l'Australie. Je tiens à mettre sous les yeux du comité un article de la "National Review" de février dernier, qui met bien en lumière l'attitude actuelle de l'Australie.

Mais, depuis 1909, le système des flottes coloniales a été mis au rancart, en ce qui concerne l'Australie, du moins. Le gouvernement australien n'a probablement jamais prétendu que les ambitions locales ou les sentiments impérialistes du peuple de l'Australie se contenteraient de quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs. Cette flotte était évidemment insuffisante pour la protection du commerce maritime australien. En outre, la suprématie générale de la marine britannique en matière de course aux armements en Europe déclinait constamment, au point de vue de la statistique, et à peine avait-on adhéré à l'agitation en faveur d'un plus grand nombre de dreadnoughts qu'on y renonça, c'était insuffisant. Le gouvernement ordonna la construction des navires projetés; mais éperonné par l'enthousiasme populaire, il annonça qu'il fallait faire davantage et demanda à l'amirauté d'envoyer un expert en matière navale pour donner son avis sur la création d'une marine locale de bien plus fortes proportions. Cet expert, l'amiral sir Reginald Henderson, se rendit en Australie en 1910 et présenta ses propositions vers le commencement de l'année suivante. Il examina presque toute la ligne côtière de l'Australie; car, il devait faire rapport non seulement sur le nombre des vaisseaux demandés, mais encore sur l'outillage convenable des ports, sur la défense côtière, l'enrôlement et l'instruction des marins. Son rapport, fort lucide et très complet, fut promptement adopté par le gouvernement australien. Le rapport demandait la construction de huit croiseurs de première classe ("Invincible" perfectionné) de dix croiseurs protégés, de dix-huit contre-torpilleurs, de douze sous-marins, de quatre bâtiments-dépôts et navires-ateliers, soit une totalité de cinquante-deux.

Il portait à 15,000 l'effectif des équipages. Le coût de construction est de 23 millions et demi de livres sterling, répartis sur une période de vingt-deux ans. Si on ajoute, toutefois, les frais d'entretien, du personnel et des réserves, la dépense s'élève à £73,000,000 pour cette période, et il y a en outre, les frais adhérents aux travaux et aux ports de la marine, estimés à £15,000,000, bien que récemment le ministre de la Défense ait nié que cette dépense atteindrait ce chiffre. Si on admet, toutefois, pour le moment, l'exactitude de ce dernier item de £15,000,000, le coût du système naval australien d'après le projet Henderson atteint £88,000,000, soit une moyenne annuelle de £4,000,000. L'amiral Henderson a dressé un tableau financier où la dépense annuelle du début est d'environ £2,500,000 et s'élève rapidement à près de £5,000,000 pour la dernière année.

On a cité l'Australie comme exemple, et on a dit que le Canada devrait marcher sur les brisées de cette colonie. Le député de Saint-Jean (M. Pugsley) a prêché l'évangile selon saint Jean, mais cet évangile ne renferme pas le salut pour l'empire britannique. Cet évangile de saint Jean on nous l'a prêché, vingt jours durant —si je ne me trompe, cet honorable collè-

gue a bien porté la parole au moins vingt-cinq fois sur la question—et qu'a-t-il dit sur la question de la défense navale de l'empire? Il n'en a pas soufflé mot. Il s'est borné à faire du sentiment au sujet des travaux du port de Saint-Jean et des constructions navales. Dans un des derniers numéros du "Globe", j'ai vu une caricature qui donne une assez juste idée de la mesquinerie de la politique préconisée par le député de Saint-Jean. On y voit un restaurateur servant un bifteck et des pommes de terre à un de ses clients et ce plat se résume à une grosse pomme de terre accompagnée d'un minuscule bifteck. Le bifteck est complètement enseveli sous la pomme de terre. Quelques minutes plus tard, le restaurateur fait son apparition et demande au client: "Et le bifteck, comment l'avez-vous trouvé?—Oh! rien de plus facile, répond le client, je n'ai eu qu'à enlever la pomme de terre et le bifteck était là!" Voilà précisément ce qu'a fait le député de Saint-Jean: Il a enlevé la pomme de terre, je veux dire les intérêts de la ville de Saint-Jean, et il a trouvé la défense de l'empire. Mais ce que veut le pays, ce n'est pas seulement un programme politique qui ne s'inspire que des intérêts de la ville de Saint-Jean. A mon avis, il faut imprimer un nouvel essor à toutes les industries canadiennes. Nous voyons tous d'un bon œil la prospérité et le progrès de la ville de Saint-Jean; mais c'est tourner dans un cercle vicieux que de demander au Canada de subordonner cette grave question de la défense de l'empire aux besoins de la ville de Saint-Jean, si importante qu'elle soit.

Ces jours derniers, le chef de l'opposition est allé à Toronto, et bien que je n'aie pas prêté toute mon attention aux observations de l'honorable député qui m'a précédé, il a fait allusion, si je ne me trompe, à la visite de son chef à Toronto. Les députés de la gauche semblent étonnés et ravis d'avoir pu découvrir l'existence de huit milles libéraux à Toronto et en la province d'Ontario. On a fait circuler des trains dans toutes les directions; on a invité des délégués de tous les comtés de la province, et huit mille électeurs sont venus acclamer le chef de l'opposition. Il mérite sans doute ces acclamations; car, depuis nombre d'années, il joue un grand rôle dans la vie publique au Canada. Mais il est fâcheux qu'en cette circonstance il n'ait pas jugé bon de mettre une sourdine à l'esprit de parti, pour préconiser une politique s'inspirant des intérêts de l'empire et de sa défense. Si j'en juge d'après les comptes rendus du discours qu'il a prononcé à Toronto et d'après les observations de certains députés ici, dans l'exposé de sa politique, il n'a point fait preuve de cette largeur de vues que nous aimons à lui prêter.

M. COCKSHUTT.

L'attitude prise par le Gouvernement ne s'inspire pas uniquement des intérêts du peuple canadien; elle vise à la défense de l'empire. Cette somme de $35,000,000 est quantité assez négligeable, après tout, quand on songe à la grosse dette contractée par le Canada envers la Grande-Bretagne pour tout ce qu'elle a fait pour nous, par le passé, en nous accordant tout à fait gratuitement jusqu'aujourd'hui la protection la plus complète dont puisse jouir un pays quelconque. Les observations formulées par le député de Muskoka (M. Wright), représentant ici un des comtés ruraux d'Ontario, devraient carillonner aux oreilles des députés de la gauche et leur faire comprendre que la politique qu'ils prêchent est trop mesquine pour le Canada et pour l'empire britannique.

La mesure en discussion, qui n'a pas été plus débattue que ne le mérite son importance, devra porter fruit au Canada pendant nombre d'années et le vote de la somme figurant dans l'article en discussion n'est qu'une faible expression de notre reconnaissance envers la mère patrie pour la protection dont nous avons joui par le passé. Bien que cette mesure législative ait été combattue avec acharnement par les députés de la gauche, on peut bien affirmer qu'ils n'ont pas apporté à la défense de leur propre système tout l'enthousiasme dont ils auraient dû faire preuve, et à leur assemblée de Toronto, ils n'ont guère donné de détails sur le coût des deux escadres qu'ils veulent construire, et leur projet ne semble guère provoquer d'enthousiasme chez le peuple canadien. Ils n'ont pas présenté la moindre évaluation du coût de ces deux unités de flottes ni établi les avantages qui en doivent résulter. Qu'ils se modèlent sur l'Australie, s'ils le veulent, et approuvent la dépense de $440,000,000. Que dirait le peuple canadien, s'ils adoptaient pareille attitude? Le système qu'ils proposent n'est pas destiné à durer un seul jour ou une seule année. Si l'on veut construire des chantiers pour la construction de dreadnoughts, il faudra dépenser £15,000,000 et l'on ne saurait effectuer pareille dépense, à moins qu'on ne construise plus de vaisseaux qu'il n'en faut pour ces deux escadres. Et que deviendront ces chantiers, une fois ces navires terminés? Ce chantier doit être employé d'une façon permanente, et il faut que le pays le sache bien, si on adopte le programme de la gauche, ce n'est pas $35,000,000, mais bien $350,000,000 que cela coûtera d'ici à vingt ans. Nous avons à défendre un territoire bien plus vaste que l'Australie, et appliquée au Canada, cette estimation n'est nullement exagérée; or, il serait insensé que de se lancer dans une entreprise qui demanderait une dépense de $440,000,000, soit, en chiffres ronds, une dépense annuelle de $20,000,000. En justice

pour le peuple canadien, les députés de la gauche auraient dû formuler leur propre programme, au lieu de vouer aux gémonies la mesure présentée par le Gouvernement.

Si nous ne votons pas l'adoption de cette mesure, nous ne ferons absolument rien pour la défense de l'empire. Que prétendent donc faire les députés de la gauche? Ils veulent construire deux escadres, disent-ils; mais lorsqu'ils pérorent à la tribune populaire, ils se bornent à attaquer la proposition du premier ministre. Nombre de députés de la gauche ont adopté avec plus ou moins de répugnance leur programme; et dans leur for intérieur, ils sont hostiles à tout projet de flotte; seulement, ils mettent une sourdine à leurs sentiments à cet égard, se contentant d'attaquer la proposition du Gouvernement consistant à voter $35,000,000, destinés, disent-ils, à accaparé l'attention pendant deux ou trois ans, en attendant l'élaboration d'un système permanent. Ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter une question de pareille importance.

Le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a formulé quelques observations sur les industries du fer et de l'acier. Je veux qu'on stimule l'essor de toutes les industries nationales, y compris les constructions navales; seulement, je connais les bornes et les limites de notre industrie et ce serait le comble de la folie pour le Canada que de se lancer dans une entreprise comme celle proposée par les députés de la gauche. Aux yeux du député du Cap-Breton-sud, il est déplorable qu'on laisse péricliter l'industrie du fer et de l'acier, et il donne à entendre que les députés de la droite voient d'un œil indifférent cette décadence. Nullement; le parti conservateur a toujours tenu à protéger toutes les industries légitimes, y compris les constructions navales; et telle est encore notre attitude aujourd'hui; seulement nous savons que les ressources limitées du Canada pour le moment ne nous permettraient pas de construire au pays même ces trois cuirassés d'escadre dans un délai légitime, et quand bien même nous pourrions les construire, il ne serait guère possible qu'ils répondissent parfaitement à nos besoins. On le sait, il faudrait importer du dehors la plupart des matériaux entrant dans la construction de ces vaisseaux. En pareille circonstance, pourquoi donc, même à cette heure tardive, les députés de la gauche ne se dépouillent-ils pas de tout esprit de parti, quand ce ne serait que pour une heure, pour ce soir? Maintenant que le chef de l'opposition a tenté l'impossible pour faire échouer la mesure présentée par le Gouvernement, pourquoi ne consentirait-il pas à la réconciliation? Quand la Chambre en viendra aux avis, à deux heures demain au matin, j'espère que les députés se prononceront tous en faveur de l'unité de l'empire, pour la défense de notre commerce, de nos industries et de nos transports. Et en cela, ils travailleront pour la prospérité, la civilisation, l'avancement de la plus grande race et du plus grand empire que le monde ait jamais vus.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL AUTORISANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "RAPID TRANSIT" DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi bill (n° 93), déposé par M. Gauthier, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer "Rapid Transit" de Québec.

Sur l'article 1er (autorisation).

M. LANCASTER: L'amendement apporté à cet article modifie la composition du bureau de direction. Quelques-uns des directeurs dont les noms figurent dans le texte primitif n'ont pas voulu accepter cette charge, et on a inséré les noms d'autres titulaires.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 1a.

M. LANCASTER: C'est la déclaration ordinaire portant que le chemin de fer est d'intérêt général au Canada.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (description des lignes de chemins de fer).

M. LANCASTER: Par le premier amendement apporté à cet article nous insérons la largeur de la voie ou l'écartemennt des rails. Ce détail ne figure pas encore dans le texte de la loi des chemins de fer, comme il conviendrait qu'il figurât dans l'article d'interprétation; aussi avons-nous inséré que la largeur de la voie ou la distance des rails dans l'œuvre est comme d'ordinaire de 4 pieds, 8 pouces ½. En outre, l'autorisation proposée primitivement se trouve modifiée.

Nous avons biffé l'alinéa "a" et "b" et le paragraphe 2 demeure intact. Au lieu de "a" et "b" nous avons inséré la disposition suivante:

D'un point de la province de Québec à Québec même ou près de cette ville, vers et à travers Charlesbourg, Jeune-Lorette, Ancienne-Lorette, Sainte-Foye, Cap-Rouge, Sillery et Montcalmville; en outre, de Charlesbourg par Rivière-Jaune, Notre-Dames-des-Laurentides et Lac-Saint-Charles à Jeune-Lorette; (b) autour de l'île d'Orléans, et à travers cette île par la route la plus susceptible de réalisation.

Le paragraphe 2 du bill primitif déclarait que la compagnie:

Peut aussi construire un ou plusieurs ponts.

Nous avons biffé les mots "ou plusieurs" et autorisé la compagnie à construire un pont, de la terre ferme à l'île.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8a (consentement des municipalités).

M. LANCASTER: C'est l'article ordinaire tendant à protéger les municipalités contre la construction de chemins de fer dans leurs grandes routes, sans leur consentement.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 (arrangements avec les autres compagnies).

M. LANCASTER: Nous apportons un léger amendement à cet article, en insérant le mot "Québec" après le mot "du Nord", 25e ligne. Le texte primitif portait "la comle mot "Québec" après le mot "du Nord", et nous y avons substitué les mots "la compagnie du chemin de fer canadien du Nord de Québec."

(L'article est adopté.)

Sur l'article 14 (autres pouvoirs).

M. LANCASTER: La modification apportée à cet article est l'insertion de la clause commune ou modèle pour les fins de l'entreprise.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 14 (autres pouvoirs).

M. LANCASTER: Nous avons biffé le texte primitif de cet article et inséré la disposition autorisant la compagnie à acquérir des hôtels. A notre avis, cette rédaction de l'article 14 était défectueuse et nous avons décidé d'insérer la disposition ordinaire.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 15 (émission de valeurs négociables).

M. LANCASTER: A la fin de la 2e ligne, il figure un léger amendement ainsi conçu:

Les directeurs, pourvu qu'ils y soient au préalable autorisés par l'article 136 de la loi des chemins de fer, peuvent emprunter de l'argent.

Et ainsi de suite.

(L'article est adopté.)

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

2e LECTURE

Du bill (n° 190), présenté par M. Warnock, tendant à faire droit à George Sentis Deslandes;

M. LANCASTER.

Du bill (n° 191), présenté par M. Nesbitt, tendant à faire droit à Daisy Madeleine Peterson.

3e LECTURE

Du bill (n° 170), présenté par M. Sharpe (Ontario), concernant certains brevets de la Standard Paint Company of Canada, à responsabilité limitée;

Du bill (n° 168), présenté par M. Schaffner, tendant à faire droit à Pierre Zénon Saint-Aubin.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le bill (n° 21), présenté par M. Borden, autorisant certaines mesures en vue d'accroître les forces navales actives de l'empire.

Sur l'article 2.

M. LAW: Monsieur le président, les députés de la gauche doivent être heureux de constater que les ministériels peuvent enfin ouvrir la bouche et prendre part à l'important débat que se déroule ici depuis plusieurs mois. Cela nous fait plaisir, parce que si on a enlevé le bâillon aux députés de la droite, on l'enlèvera également aux députés de la gauche. J'ai prêté une oreille attentive aux observations formulées par le député de Brantford (M. Cockshutt) avant la suspension de la séance, à six heures. J'ai plaint mon honorable collègue, à un certain moment de sa harangue, parce que, quand il s'est avisé de faire une plaisanterie, il a été malheureusement le seul à rire. Il nous a vivement reproché notre peu d'enthousiasme. S'il s'est rencontré, depuis trois mois, un cimetière sans nouvelles sépultures, c'est bien de l'autre côté de cette Chambre. C'est à peine si quelques députés de la droite ont ouvert la bouche pour défendre la mesure proposée par le premier ministre (M. Borden) en décembre dernier. S'il a régné quelque enthousiasme, c'est bien de ce côté de la Chambre (la gauche). Il y a quelque temps, par un samedi soir demeuré mémorable, il a éclaté assez d'enthousiasme pour plaire aux ministériels, et s'il y a répétition de la même scène ici, ce soir même, il règnera probablement assez d'enthousiasme, au gré de ces messieurs.

L'honorable député a même affirmé qu'il croit sincèrement qu'il y a quelques députés de gauche qui ne veulent en rien participar à la défense de l'empire. Je dirai au député de Brantford, que s'il pouvait lire dans la pensée intime de quelques ministériels, il s'en rencontrerait peut-être quelques-uns qui ne veulent en rien participer à la défense de la mère patrie. Nous sommes bien décidés à faire quelque chose, et tout autant que les ministériels, bien que nous en

parlions moins qu'eux. Nous sommes prêts à donner des preuves de notre patriotisme et à faire quelque chose pour la mère patrie.

J'ai trouvé comiques les observations de l'honorable député au sujet de l'assemblée tenue, l'autre soir, à Toronto, par le chef de l'opposition. Quelques ministériels, ainsi que certains journaux conservateurs, se sont émus à la pensée que le premier ministre ait pu se rendre à Toronto et, après avoir exercé la plus haute charge au Canada, tenir une assemblée dont des milliers de personnes se sont vues refuser l'entrée. Preuve que les libéraux de la bonne province d'Ontario ne sont pas tous morts et qu'à l'occasion ils savent dire carrément leur pensée. Même les tories de Toronto désiraient si vivement assister à cette grande assemblée libérale que, sachant qu'ils n'y trouveraient pas place, ils dûrent contrefaire assez de billets d'entrée pour leur permettre d'être présents. Espérons que les leçons qu'ils ont reçues leur profiteront et qu'ils seront en mesure d'apporter nombre de réformes à leur programme.

L'honorable député (M. Cockshutt) a en outre critiqué le député de Saint-Jean (M. Pugsley). Je n'ai pas mission de me constituer ici le champion de mon honorable collègue (M. Pugsley). Au cours de la session, les ministériels ont pu se convaincre qu'il est de taille à se défendre seul. Si mon collègue (M. Pugsley) se préoccupe des intérêts du port de Saint-Jean, pourquoi l'honorable député (M. Cockshutt) lui en ferait-il un crime? Il est assez singulier que le député de Brantford, industriel de la province d'Ontario, tienne en si maigre estime les Provinces maritimes.

De concert avec d'autres, il en a donné des preuves, au cours des dernières élections, en repoussant le traité de réciprocité qui aurait ouvert aux Provinces maritimes des marchés plus vastes et plus rémunérateurs et les aurait acheminées vers la prospérité, qu'elles chercheront en vain maintenant pendant nombre d'années. Dans son éloquente péroraison, mon honorable collègue s'est écrié, en accents vibrants: "Réconcilions-nous! Faisons la paix!" En 1909, le parti libéral a fait un noble geste de conciliation, alors que la Chambre vota, d'une seule voix, la création d'une marine canadienne, relativement à la défense de l'empire. L'honorable député a bien mauvaise grâce de nous inviter à la paix aujourd'hui. Il a ajouté qu'il se flattait de l'espoir que nous voterions tous, ce soir, l'adoption de la mesure ministérielle. Certes, nous ne manquerons pas d'exprimer notre vote, mais ils seront bien rares les députés de la gauche qui voteront en faveur de la mesure ministérielle. A mon avis, il milite bien cinquante raisons contre l'adoption du bill à l'étude, et à cette étape du débat, alors qu'on se prépare à nous bâillonner davantage, je veux être bref.

Je repousse cette mesure, dont le Gouvernement a saisi cette Chambre pour tirer le parti tory de l'impasse où il se trouva acculé quand il fut appelé à administrer les affaires publiques, charge pour laquelle il n'était pas préparé et qu'il n'exercera pas, à l'issue de la grande consultation populaire prochaine. Je la repousse encore, cette mesure, parce que les électeurs, ou quelques-uns d'entre eux du moins, se laissèrent trompés par cette clameur au sujet de l'existence d'une crise grave et par ces rumeurs de guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Mais voilà déjà plusieurs mois que ces messieurs ne nous parlent plus de ces circonstances critiques. Même la voix du premier ministre est rentrée dans son diapason naturel; elle a cessé de vibrer sous le coup de l'émotion, comme lorsqu'il nous a lu cette pastorale, en présentant sa résolution en décembre dernier. Plus que jamais, je suis convaincu qu'il n'a jamais existé alors de péril imminent en la demeure, et que pareil danger ne surgira pas dans un avenir éloigné, quand l'Allemagne et la Grande-Bretagne auront conclu une nouvelle entente au sujet de leurs programmes de constructions navales. En outre, je suis convaincu que la proposition ministerielle en discussion n'a pas rendu plus cordiales les relations entre ces deux grandes nations.

Je repousse encore la mesure ministérielle, parce qu'il ne s'agit ni d'un don ni d'une proposition sensée au point de vue commercial. Tantôt le Gouvernement nous dit que c'est un don, tantôt que c'est une proposition conditionnelle. Le ministre des Postes (M. Pelletier), le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), et vous-même, monsieur le président, vous avez chacun une corde à votre arc; puis, si les nationalistes de Québec s'opposent encore à prêter aide et secours à la métropole, chacun fera valoir son objection et manœuvrera en sorte que ces dreadnoughts, "les plus puissants que la science puisse concevoir et que l'argent puisse acheter" fassent jamais œuvre utile, soit qu'on les installe dans la mer du Nord soit qu'ils demeurent amarrés au roc de Gibraltar, tandis que les titulaires de ce gouvernement hybride feront jouer chacun sa corde et tireront en sens inverse.

Je repousse encore cette proposition, parce que, comprenant les obligations qui nous incombent envers la métropole, à titre de membre de ce groupe de jeunes nations sœurs au sein de l'empire, je suis convaincu que nous avons un devoir à remplir envers nous-mêmes et envers ceux auxquels nous rattachent les liens les plus puissants d'un peuple libre et autonome, et que par conséquent il faut à bref délai se mettre

à l'œuvre, commencer nos constructions navales, exécuter le programme de marine canadienne tracé par le gouvernement Laurier, comme il convient à une jeune nation confiante en l'avenir, obéissant au sentiment de l'honneur et de la dignité nationale, tenant à prouver qu'elle demeure fidèle à son patrimoine et à ses destinées. Au cours des dernières élections, à Yarmouth, on pouvait voir se dérouler sur la façade de l'édifice qui servait de quartier général aux tories cette inscription: "Le Canada aux Canadiens". Pour les prochaines élections, je suggérerais de substituer à cette inscription la suivante: "L'argent des ouvriers canadiens aux constructeurs de navires en Grande-Bretagne, et aux syndicats de plaques de blindage".

Je m'oppose aussi au bill, parce que je ne crois pas qu'il soit approuvé par une grande majorité de la population du Canada et qui, après les discussions qui ont eu lieu et les différences d'opinions qui ont été exprimées, je ne pense pas que le peuple anglais acceptera la proposition du Gouvernement, car il ne rendrait pas justice à la plus grande partie de la population s'il l'acceptait.

Nous avons foi dans la construction de nos propres navires et dans l'entreprise de chantiers maritimes. Nous voulons en somme une marine canadienne construite et équipée par le peuple du Canada, prête toujours à protéger nos côtes et nos routes commerciales maritimes qui se développent sans cesse. En adoptant ce programme, nous croyons rendre service à l'empire et justice à nous-mêmes.

Le libéralisme demande aujourd'hui, comme il l'a toujours fait, une plus grande liberté et il représente un patriotisme puissant et profond. Il ne proclame pas sa loyauté sur les toits et aux tribunes publiques pendant les élections, mais il est prêt en tout temps à donner de l'aide à l'Angleterre, non pas avec mauvais vouloir ou par l'application du bâillon ou de la clôture, quel que soit le nom que vous lui donniez, qui met un frein à la liberté de parole, le plus grand et le plus estimable des présents dont puisse jouir un peuple libre et qui brise la plus grande valve de sûreté que nous ayons eue avant son application, de façon à retarder d'au moins cent ans les aiguilles sur le cadran de notre horloge nationale.

Je suis encore opposé au bill parce qu'il ne prévoit pas que ces navires seront construits à l'entreprise par soumission permettant de profiter de la concurrence publique et d'économiser sans doute des millions de dollars pour le Canada. Pourquoi, je le demande, ce principe n'est-il pas adopté pour la dépense de cette énorme somme d'argent, quand il est bien connu que toutes les dépenses de $5,000 ou au-dessus pour la construction de travaux publics doivent être faites à l'entreprise et par soumission.

Enfin, monsieur le président, je suis opposé à ce bill, parce que c'est de l'argent que l'on doit dépenser en dehors du Canada et que le peuple n'a jamais donné son autorisation. Je prétends donc que les électeurs, à qui cet argent appartient, devraient avoir la possibilité d'exprimer leur approbation ou leur désapprobation avant qu'un dollar soit dépensé. En présence de ces grandes différences d'opinions et de cette opposition ouverte contre la mesure, je maintiens que le peuple devrait être consulté.

M. WILCOX: Quand mon honorable ami de Frontenac s'est levé pour parler cet après-midi, mon honorable ami de Laval (M. Wilson) a posé une question et j'ai remarqué que l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a lancé ironiquement cette observation: Il cherche une échappatoire "nigger in the fence".

M. GAUVREAU: En toute justice pour l'honorable député de Kamouraska, je dois demander à l'honorable député d'attribuer cette observation à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau).

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je demande à l'honorable député de retirer ce qu'il a dit.

M. GAUVREAU: Quand j'ai parlé d'un nègre, je n'avais pas vu l'honorable député.

M. WILCOX: Je suis fier du privilège et de l'avantage que j'ai de représenter au Parlement un certain nombre de gens de couleurs et si l'honorable député (M. Gauvreau) a fait cette remarque comme une insinuation contre les gens de couleur, je désire la repousser et déclarer que je m'en trouve blessé en leur nom. Je dois dire à mon honorable ami que si je présentais quelques-uns de ces patriotes et loyaux sujets de couleur de Sa Majesté dans le comté d'Essex-nord et s'ils étaient choisis et triés pour quelque privilège au point de vue de la couleur et si mon honorable ami (M Gauvreau) était placé à côté d'eux, je suis sûr que mon honorable ami serait le premier choisi.

M. GAUVREAU: Je ne comprends pas du tout où est la plaisanterie.

M. SMYTH: Vous devez être Ecossais.

M. WILCOX: Monsieur le président, en ma qualité de membre nouveau de la Chambre, je désire féliciter le Gouvernement d'avoir eu le courage et la capacité législative de faire adopter des lois qui rendront possible l'exécution des affaires du pays. J'éprouve, en m'adressant à la Chambre ce soir, l'impression qu'a ressentie l'apôtre Paul quand il est sorti de prison et

qu'il a pu retourner à son église, parce que j'ai maintenant le droit d'exprimer une opinion. Ce droit m'a été refusé jusqu'à maintenant, parce qu'une douzaine environ des membres de l'opposition ont accaparé tout le temps de la Chambre. On parle de clôture! On parle de bâillon! Si quelqu'un a été bâillonné ce sont bien les partisans du Gouvernement par le fait qu'un petit nombre des membres influents de l'opposition ont monopolisé le temps de la Chambre. Des discours de trois heures. Des députés de l'opposition pariaient dans les corridors qu'ils pouvaient discourir pendant huit heures, et on vient ensuite nous parler du droit à la liberté de parole.

Mon honorable ami de Welland (M. German) a parlé hier soir avec son procédé ordinaire de bon ton et je le félicite de son attitude et du jugement dont il fait preuve quand il s'adresse à la Chambre. Il a fabriqué une phrase relativement à l'application des nouvelles règles, en disant qu'elles "s'emboîtent ou glissent l'une sur l'autre". Si l'expression "glisser" est applicable à quelqu'un dans la vie publique, c'est bien à mon honorable ami de Welland, parce qu'en 1911, il a glissé de cette Chambre au comté de Welland et...

M. le PRESIDENT: Il me semble que l'honorable député s'éloigne de son sujet.

M. WILCOX: Alors, il a glissé de la politique libérale à la politique tory et il a glissé de nouveau dans la Chambre, sans subir d'élection.

Monsieur le président, je vais maintenant m'efforcer de me conformer aux règles. Au sujet des articles 1, 2, 3, 4 et 5 qui sont à l'étude, permettez-moi de demander à la Chambre ce qu'ils signifient. C'est simplement un crédit pour venir en aide à la marine impériale, cet instrument de défense publique dont le devoir a trait aussi bien à la paix qu'à la guerre. Chacun a raison d'en être fier, car chaque fois que la marine anglaise est entré en lutte avec une autre, le pavillon anglais a triomphé. C'est pour cela que nous avons le droit de nous appeler aujourd'hui sujets britanniques, que nous pouvons voyager du bout du monde à l'autre et demeurer encore sous la protection du drapeau britannique. En temps de paix, la marine impériale a tracé sa route et a ouvert de nouvelles avenues au commerce sur les mers. Cette marine a pénétré dans les régions des tropiques, comme dans les glaces du nord et du sud, pour ouvrir des voies au trafic et le Canada en a profité comme les autres parties de l'empire. Cette marine est allée jusque dans l'Extrême Orient et a porté à ces nations éloignées notre civilisation moderne et l'obéissance aux lois et non leur crainte. Les ossements des officiers anglais et des marins de la flotte britannique reposent dans tous les pays du monde et inspirent un sentiment de devoir pour la nation qui est l'âme de l'empire.

Ce bill demande seulement un crédit au Parlement et au peuple canadien pour donner du renfort à cet instrument de défense publique dont le Canada et les autres possessions de l'empire ont retiré tant d'avantages. Je me rends compte comment l'Angleterre, dans le passé, a envoyé ses marins et ses soldats dans ce nouveau monde et comment après s'être emparé de ce grand pays, elle nous l'a donné absolument pour rien à nous autres Canadiens.

Elle nous a protégés jusqu'à maintenant et chaque fois que nous en avions besoin, quand nous ne pouvions pas nous protéger nous-mêmes, quand nos aïeux s'établissaient au milieu des forêts vierges de ce continent américain, elle nous a accordé secours et protection, elle a envoyé sa marine et sa milice quand c'était nécessaire. Et aujourd'hui quand le fardeau de la défense de l'empire devient énorme, quand le peuple anglais et son gouvernement disent par l'intermédiaire de l'amirauté au gouvernement canadien: nous serions contents si vous pouviez nous aider, tout secours que vous nous donneriez serait bien reçu. C'est bien étrange et très regrettable que l'opposition n'ait pas cru devoir s'entendre avec le Gouvernement pour accorder cette aide unanimement. Mon honorable ami d'Yarmouth (M. Law) et un autre député, ont pris plaisir à parler de ce qu'ils appellent les "nationalistes" qui sont représentés par un certain nombre de députés de la province de Québec. D'après les discours prononcés par des membres de l'opposition et par l'attitude qu'ils ont prise, j'aurais plus confiance aux nationalistes—dont je ne connais rien de l'organisation—qu'a aucun des députés de la gauche quand il s'agit de la marine et de la protection du drapeau. Laissez-moi rappeler à la Chambre la campagne libérale de 1896. J'ai ici une citation qui donne une idée de ce qu'on a répandu largement dans les journaux de Québec, fondés et utilisés par l'honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Je cite le "Soir", qui était l'organe du ministre de la Marine et des Pêcheries du gouvernement libéral, un article de fond paru le 18 juin 1896, juste deux jours avant les élections:

Une des lubies du vieux Tupper, c'est la fédération impériale. La fédération impériale signifie une alliance plus intense entre l'Angleterre et ses colonies en général et le Canada spécialement.

Une des conditions de cette alliance serait qu'en temps de guerre le Canada serait appelé à payer sa part des frais en argent et en hommes.

Et comme l'Angleterre est presque toujours en guerre avec quelqu'un, nous aurions continuellement à nous taxer pour trouver l'argent, à tirer au sort pour fournir les hommes.

En retour, l'Angleterre créerait ces drôles baronnets, chevaliers de ceci, commandant de cela.

Mais le peuple resterait chair à canon!

A peine sir Charles Tupper a-t-il été revenu d'Angleterre, qu'il a commencé à préparer les voies à la réalisation de son épouvantable projet.

L'Angleterre a été menacée d'une difficulté avec les Etats-Unis à propos de quelques arpents de terrains miniers dont elle réclamait la propriété dans le Vénézuéla, à des milliers de milles de notre pays, dans l'Amérique centrale. Vite sir Charles, pour faire l'officieux, s'empresse d'ordonner l'achat en Angleterre de fusils et de canons, etc., pour un million huit cent mille piastres ($1,800,000) en pleine session, sans consulter la Chambre.

Ce n'était pas assez.

Il lui fallait trois millions!

M. Foster a proposé le 21 avril 1896 (page 6902 du hansard) une résolution autorisant un emprunt de trois millions de piastres pour payer les achats faits et à faire.

Pourquoi tous ces armements si nous ne sommes pas pour avoir de guerre?

Et pourquoi se battre pour l'Angleterre? Les électeurs devront se rappeler que ces gros et grands chefs qui sont toujours anxieux de se montrer plus patriotes que les autres, plus loyaux que les autres, et prêts à nous lancer dans des guerres pour le bénéfice des autres, ne seront pas ceux qui supporteront le fardeau. Ces carabines, ces canons, ce sont les lecteurs qui les manœuvreront.

On vous considère bon pour faire de la chair à canon. Les Tupper, les Anger, les Taillon, seront dans leurs bureaux de ministres, d'où ils nous enverront à la mort, la joie dans le cœur, le verre de champagne à la main. Encore une fois, pourquoi tous ces fusils, ces canons, ces baïonnettes, si ces bons Tupper et Cie ne méditent pas quelques mauvais coups de main.

L'on enverra vos enfants en Afrique, en Asie, d'où ils ne reviendront jamais.

Si vous votez pour les candidats bleus, vous approuvez tous ces préparatifs pour la guerre. Est-ce que le Gouvernement vient à votre secours lorsque vous êtes écrasés par les taxes de toutes sortes...

M. le PRESIDENT: Le temps accordé à l'honorable député est expiré.

M. WILCOX: Je n'ai plus qu'une ligne:

...lorsqu'un malheur vous frappe, soit par les ravages de l'inondation ou d'un incendie? Et l'on a dépensé trois millions de piastres pour des fusils.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. ETHIER: Est-ce une partie du discours de l'honorable député de Champlain (M. Blondin)?

M. WILCOX: C'est la tactique du parti libéral employée en 1896. Et nos adversaires ne devraient pas jeter des pierres, quand ils sont assis dans des maisons de verre.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Je suis content d'être le premier à féliciter mon honorable ami (M. Wilcox) d'avoir été libéré de son emprisonnement. Je suis heureux de voir qu'on lui a enlevé le bâillon et il en paraît fort aise. Mais il semble avoir une idée étrange au sujet de qui lui a appliqué le bâillon. L'honorable député devrait savoir que les membres de la gauche avaient le droit de parler, ceux de la droite avaient la même prérogative. Il est impossible d'utiliser le bâillon comme il le dit. Il a dû recevoir un rude coup avant qu'on ne le bâillonne, et le bâillon a dû être bien mis, car j'ai rarement vu un partisan du Gouvernement se taire pendant si longtemps. Nous sommes heureux d'entendre de nouveau nos adversaires et de les voir en liberté. C'est toujours désagréable pour des hommes intelligents d'en voir d'autres en prison ou qui souffrent.

Je désire revenir sur ce qu'a dit hier l'honorable député de Vancouver (M. Stephens) dans son discours. A propos du bill il s'est exprimé ainsi:

C'est une mesure que le peuple canadien demande depuis six ans. Je crois que la majorité de la population a demander de contribuer à maintenir la suprématie de l'empire et à partager les dépenses qui sont effectuées à ce sujet.

Je ne crois pas que le peuple canadien demande ou désire cette mesure. Je crois qu'il a raison de dire que la majorité voudrait contribuer à un système pour maintenir la suprématie de l'empire et partager le fardeau qui en découle. Nous sommes aussi heureux d'appuyer cette idée qu'aucun de nos adversaires, et c'est absolument injuste de leur part de dire que ce n'est pas exact. Il est vrai que nous avons différents moyens de faire les choses; nous croyons que ce que nous proposons serait préférable dans l'intérêt du pays et de la sécurité de l'empire.

Mon honorable ami a aussi cité les paroles du très honorable chef de l'opposition: "Quand l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre, mais il ne s'ensuit pas que l'état de guerre nous met dans l'obligation de prendre part au conflit." L'honorable député de Red-Deer a posé une question très à propos à ce moment et la réponse du député de Vancouver a été surprenante. Parlant de la guerre de l'Afghanistan, il a dit que ce n'était pas une guerre, mais seulement une expédition; pourtant, dans ce conflit, un régiment entier d'Ecossais a été anéanti. Qui décidera si un conflit est une guerre? Si nous sommes guidés par les paroles de l'honorable député de Vancouver, nous aurons un autre danger à prévoir, celui de décider qui déterminera si la guerre existe. En apparence, le conflit dans lequel tout un régiment est tué n'est pas une guerre. Je pense que mon honorable ami n'est pas un Ecossais ou il aurait témoigné plus de sym-

pathie pour ces malheureux qui ont été tués en Afghanistan. Mais il a dit encore:

Je dirai que sans aucun doute le Canada devrait prendre part à toute guerre qui pourrait éclater J'ajoute que je ne m'inquiète pas du conflit qui pourrait se produire si l'Angleterre était en guerre avec un pays quelconque sur terre, s'il était nécessaire que le Canada y participe, sans aucun doute il devrait le faire.

Il dit: "S'il est nécessaire que le Canada y participe", et par conséquent l'honorable député admet lui-même qu'il y a des guerres auxquelles nous ne devrions pas prendre part et que le très honorable leader de l'opposition a raison. Il faut complimenter l'honorable député bien qu'il n'ait pas été aussi franc qu'il aurait dû l'être, mais il l'a été plus qu'aucun de ses collègues de la droite. Mon honorable ami semble être d'accord sur ce point que si l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre.

Je ne dirai rien à ce sujet sur lequel nous sommes tous d'accord. L'argument suivant est sans doute rejeté par nos adversaires, mais l'honorable député l'a trouvé bon puisqu'il a dit qu'en cas de nécessité seulement nous devrions prendre part au conflit. Qui décidera si cette nécessité existe? Nous prétendons que ce devrait être le Gouvernement. Il est vrai aujourd'hui comme en 1880 que nous sommes en guerre quand l'empire est en guerre. Il y a quelques années, l'Angleterre était engagée dans trois guerres sérieuses, au Zoulouland, en Egypte et au Soudan. D'après la maxime, nous étions aussi en guerre, mais nous n'avons pas pris part au conflit. Les faits sont irréfutables et nos adversaires ne peuvent pas justifier leur tendance à exploiter, dans un but purement électoral, les paroles du très honorable leader de l'opposition et en disant ce qu'ils ne peuvent pas prouver et qui est entièrement déraisonnable. L'honorable député de Vancouver a fait une déclaration remarquable à ce propos. En parlant de ce qu'a dit le chef de l'opposition il dit:

Comment quelqu'un pourrait-il avoir des opinions si contradictoires; cela me dépasse.

Mais lui-même les a ces opinions et il les a exprimées avant de finir.

Quelques honorables députés ont exposé leur vues au sujet de la ligne de démarcation entre les partis au sujet de cette importante question. Je ne contesterai pas ces vues, mais je répéterai ce que j'ai dit quand j'ai parlé pour la première fois, à savoir que la vraie ligne de démarcation consiste en une politique de centralisation adoptée par les ministres et les députés ministériels et une politique de gouvernement autonome défendue par les membres de l'opposition.

J'ai écouté avec grand soin les paroles prononcées hier soir par l'honorable député de Welland (M. German), et bien qu'il se soit exprimé en d'autres termes, ses opinions étaient les mêmes que les miennes. Le désir du Gouvernement de conserver entre ses mains, à l'exclusion du Parlement, la dépense de l'argent vient de son idée de centraliser, et notre désir de nous y opposer est parce que nous voulons développer notre pays et nos institutions. Le désir primitif du Gouvernement de faire construire les navires en Angleterre et de les placer dans la mer du Nord, venait de sa foi en la politique de centralisation et ses membres sont les légitimes successeurs des membres du Family Compact d'autrefois qui voulaient la centralisation dirigée par Downing-Street. Il est vrai qu'il existe dans notre pays un esprit patriotique qui empêche nos adversaires d'aller aussi loin que les membres du Family Compact, et alors ils ne l'ont pas fait.

Mon honorable ami de Welland (M. German) m'a dit hier soir que ses parents avaient combattu pour le gouvernement autonome au Canada. Je suis dans la même position que mon honorable ami. Si nous prenions dans cette lutte une autre attitude, nous serions indignes d'être les descendants de nos aïeux qui ont lutté pour notre autonomie. Ce qui me rend fier de ma généalogie, c'est que mon père et mon grand-père ont fait la lutte toute leur vie et je vais la continuer.

La résolution unanime de 1909 a fait l'objet d'une discussion considérable au cours du débat et nous avons entendu les partisans du Gouvernement faire cette déclaration assez remarquable, que ce bill était conforme aux principes exposés dans cette résolution. Dans tout bill présenté à la Chambre il y a un principe dominant auquel se rapportent toutes les autres questions et je crois que tous nous sommes d'accord pour admettre que le principe dominant de la résolution de 1909 était la construction prompte d'une marine canadienne pour la défense du Canada et de l'empire. Cela ne fait pas de doute. C'était l'idée dominante, l'idée importante dans l'esprit de tous les députés, autant qu'on peut s'en rendre compte par les débats qui ont eu lieu. Il est vrai qu'il y avait un objet secondaire comme il y en a généralement, c'était d'exprimer notre volonté de donner une contributiton à l'empire en cas de besoin immédiat ou d'urgence.

Je ne crois pas que le très honorable chef du Gouvernement nie que c'était bien là l'idée générale, et pourtant il nous dit que le bill soumis à la Chambre applique les principes et le but de cette résolution. Ce qui est assez étrange, c'est qu'il nous dit pas que ce n'est pas une contribution. Assurément, il n'applique pas d'autre objet, et s'il ne prend pas ses mesures pour la prompte création d'une marine canadienne, et s'il n'exécute pas l'idée d'une contribution, qu'es-ce que c'est? D'après les pa-

roles mêmes de mon honorable ami, ce n'est nullement la mise en pratique de la résolution de 1909. C'est le contraire de cette résolution, parce que l'exécution des dispositions du bill actuel serait le plus sûr moyen d'empêcher la prompte construction d'une marine canadienne.

Nous avons beaucoup entendu parler de danger urgent, mais comme mon temps est limité, je pense que je n'en parlerai pas. Il a assez bien disparu et je ne crois pas que nous puissions faire autre chose aujourd'hui que de le chasser. Dans tous les cas, nous n'avons pas à nous en inquiéter.

M. GRAHAM: Il a disparu.

M. THOMPSON: Il glisse doucement; il glisse aussi gracieusement que mon honorable ami d'Essex-nord l'a fait sur le chemin de la prison à la liberté.

S'il y a un danger urgent, la meilleure façon d'y pourvoir est d'accorder une contribution en argent. Ce serait là la façon la plus naturelle d'y faire face. Je ne vois pas comment le projet actuel pourrait faire face à un danger urgent, en admettant qu'il y en existe un. Mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) a fait une proposition à ce sujet. Il a dit qu'il n'était pas très persuadé qu'une contribution de navires serait la meilleure chose. Je dis que nous donnons une contribution en cas de danger, il serait préférable de donner une contribution en argent. Le motif en est évident.

Si nous étions nous-mêmes en état de danger ou dans un besoin particulier que nous ne pourrions pas prévoir, il serait difficile de dire d'avance ce dont nous aurions besoin et si l'empire britannique était en danger, menacé à l'extérieur, le meilleur moyen de parer à ce danger, ce serait de donner une contribution en argent que le gouvernement anglais pourrait appliquer comme il l'entendrait. Mais comme mon temps est presque fini, je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce sujet.

En ce qui a trait à l'aide dans le cas de danger ou de besoin, l'opposition est prête à faire tout ce qui est nécessaire pour aider l'empire au point de vue naval. La seule différence entre nous est de savoir comment on doit le faire. Nous devons nous souvenir que l'empire britannique comprend le Canada et que le Canada doit être défendu comme toute autre partie de l'empire et si nous sommes capables de faire quelque chose pour la défense de l'empire en général, nous devrions au moins commencer par nous. Si nous construisions nos navires et si nous les placions sur nos côtes, ils seraient aussi utiles pour défendre l'empire que partout ailleurs. Si l'on en avait besoin autre part, ce ne serait pas difficile de les y envoyer. On nous dit que la flotte anglaise peut être envoyée du centre à la circonférence et alors ce serait aussi facile de l'envoyer de la circonférence au centre.

M. le PRESIDENT: Le temps de l'honorable député est expiré.

M. MICHAUD: Depuis deux mois, nous n'avons pas entendu les partisans du Gouvernement parler sur cette importante question, mais je désire féliciter le premier ministre d'avoir permis à quelques-uns des membres de la droite de nous avoir fait connaître leurs idées. Je suis sûr que nous avons gagné à les entendre et je regrette qu'il ne leur soit pas permis de parler davantage. Nos honorables collègues ont dû recevoir des ordres qu'ils ne pourraient plus parler ce soir.

Il y a en Angleterre un bureau où l'on fait des projets et il est composé d'hommes compétents, qui consacrent leur temps et leur savoir à étudier les meilleurs moyens de défense maritime pour les côtes anglaises. Nous avons ici aussi un bureau où l'on réfléchit et il se compose des membres de la Chambre et des électeurs canadiens.

Depuis quatre ans, nous avons tous pensé très sérieusement aux meilleurs moyens de défendre nos côtes et de protéger l'empire. Nous avons été une fois du même avis, et d'après nos amis conservateurs nous étions alors de bons et loyaux sujets britanniques.

L'honorable député de Frontenac a aujourd'hui la même opinion de lui qu'il avait à ce moment à propos de la défense navale. Mais il est de l'autre côté de l'Orateur maintenant et il ne peut pas parler ici, sans attaquer notre chef vénéré, de la façon la plus injuste et la plus antibritannique. Si l'honorable député avait tort en 1909 et 1910, que deviennent ses chers et loyaux sujets maintenant? Combien d'heures de sommeil a-t-il perdu depuis décembre dernier?

Avons-nous profité d'une discussion franche sur cette grande question avec les partisans de l'administration actuelle? Ils peuvent avoir abandonné la politique navale de Laurier dans leur esprit, mais ils ont reçu l'ordre de la part de quelques ministres de garder le silence sur cette question. On leur a dit de ne pas prendre part à la discussion et quand l'un d'entre eux a osé parler, il a été aussitôt réprimandé comme la femme de John au château anglais.

Un riche industriel avait un jour reçu une invitation avec sa femme chez un aristocrate bien connu. Au déjeûner, le lendemain de leur arrivée au château ancestral, madame Nouveau-Riche, en essayant de couper le bout d'un œuf y mit tant de force que l'œuf sortit du cocotier et roula sous la table. Ne sachant pas ce qu'il fallait faire en pareille circonstance, elle s'adressa à son mari et lui murmura "John j'ai échappé un œuf à terre. Que dois-je faire?" "Ne chante pas", répondit l'imper-

tubable John. Nos honorables amis de la droite ont presque lâché la politique navale et lorsqu'ils se sont adressés à leur très honorable chef il leur a dit: "Ne chantez pas." La côte du Pacifique en ce moment a besoin de quelques navires et nous avons récemment reçu une leçon de nos amis de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie au sujet de cette phase de la défense navale. Avec la permission du comité, je lirai un court article publié dans le Vancouver "Daily News", sur la question de la dépense de la côte du Pacifique. Voici ce qu'il dit:

La question touche vitalement cette province. Nous avons sur notre côte de vastes intérêts qui exigent une protection. Le premier ministre de la province, la ligue navale et les journaux des deux partis politiques ont fréquemment attiré l'attention sur notre manque de défense. Nous nous efforçons de mettre en vigueur une politique d'immigration qui est destinée à conserver notre pays aux blancs. Devons-nous attendre de l'aide de la flotte australienne ou de l'escadre anglaise de la mer de Chine? Comme il serait préférable que tous les dominions sur le Pacifique s'unissent à l'escadre anglaise de la mer de Chine pour former une flotte formidable destinée à protéger les côtes des dominions britanniques baignées par ces eaux! Mais il y a un aspect économique de la question qui intéresse aussi cette province. Nous avons besoin d'industries permanentes, de nouveaux centres d'activité industrielle. Elles seraient créées comme corollaire de l'organisation d'une marine canadienne. Nous verrions se développer dans nos eaux une vaste industrie de construction navale qui nous donnerait un rang éminent parmi les puissances maritimes qui bientôt combattront pour obtenir la suprématie commerciale sur ce grand océan. Le premier ministre de l'Australie a récemment prononcé un mot frappant en discutant le problème de la défense: "Quelle serait notre réponse à une menace de guerre, demande-t-il? Ce serait le bruit de cinq mille marteaux sur les enclumes de notre pays". Il devrait en être ainsi au Canada. Le peuple devrait avoir l'occasion de décider cette question et ce devrait être décidé tout de suite.

J'ai été amusé des remarques de mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) qui a parlé avant six heures.

Quel grand homme il est, à son avis, lorsqu'il parle de l'empire britannique! Que ce Parlement accorde au peuple de la Grande-Bretagne une détaxe de 50 p. 100 au lieu de 33⅓ p. 100, et vous verrez quel sera l'état d'esprit impérialiste de mon honorable ami. Ce serait comme sa tranche de bœuf sous la pomme de terre. Dans ses écrits sur la défense navale, le vice-amiral T. H. Colcomb, après avoir fait allusion aux frayeurs d'invasion qui de temps à autre agitent la nation anglaise, dit:

Nous pouvons considérer l'empire comme une immense spéculation commerciale. La base des opérations est l'argent anglais qui est mis en placement dans toutes les parties du monde. L'existence commerciale de l'empire dépend de la liberté des communications. A ce point de vue, la plus grande calamité qui puisse atteindre cette gigantesque entreprise est la pression de l'extérieur qui menacerait de couper le plus grand nombre de ses communications. Ce danger peut, un jour ou l'autre, prendre une forme très visible sous l'aspect d'une puissante flotte étrangère dans la Manche. Le capital de la plus grande entreprise commerciale du monde pourrait être plus effectivement entravé que par la suspension des importations et des exportations, qui suivrait comme conséquence une pareille éventualité.

Pour les raisons que nous avons brièvement données, il est évident que la sûreté de la Manche doit être maintenue et qu'il est pire qu'inutile de distribuer les forces pour la protection de notre commerce dans toutes les parties du monde, tandis que la base de nos opérations navales, la partie la plus vitale de notre système commercial, reste sans protection. Comme ceci comporte l'emploi d'une grande flotte pour la défense de la Manche seulement, il est à propos de poser la question: Est-ce qu'une flotte suffisante pour cet objet ne serait pas à la hauteur de la tâche que protège l'Angleterre contre l'invasion!

Il y a dans ce pays des hommes qui parleront bientôt, j'espère, sur ce sujet. Il y a quelqu'un qui tient dans ses mains la destinée de ce Dominion, et c'est le contribuable canadien. Les membres du corps électoral, monsieur le président, ce sont en premier lieu les manufacturiers. Que diront-ils de cette dépense de $35,000,000 en dehors du Canada? Auront-ils leur part de cet argent? Si non, que diront-ils comme électeurs du Canada aux prochaines élections? Que diront les cultivateurs qui composent la grande majorité des habitants du Dominion? Ils veulent une part de cet argent par la vente de leurs produits à la classe ouvrière. Et que dire de la classe ouvrière? Le travailleur a droit à une part de cet argent. Si le Gouvernement veut être généreux envers cette classe particulère du peuple du Canada, qu'il accorde une préférence aux marchandises britanniques qui sont apportées au Canada. Ils achèteraient leurs chapeaux et leurs vêtements à meilleur marché, dans bien des cas, qu'ils ne peuvent se procurer ces articles dans ce pays. L'Agleterre a plus besoin de nos produits agricoles à bon marché qu'elle n'a besoin d'un don de $35,000,000 et elle a besoin de l'aide de nos jeunes gens à bord des navires de guerre canadiens. L'empire britannique veut une pruve de notre fidélité non pas en argent, mais par notre présence dans la ligne de bataille en cas de besoin.

M. VERVILLE: Je désire discuter cette question à un autre point de vue que de celui auquel elle a été discutée jusqu'ici. Je désire la traiter du point de vue de l'autonomie du Canada, et présenter au comité quelques considérations montrant les dangers que présente la fédération impériale. Si nous lisons l'histoire depuis 1790, et si nous comparons la manière dont les colonies ont été traitées à cette époque avec la manière

dont elles sont traitées aujourd'hui, nous ne pouvons nous empêcher de frissonner devant le spectre de la fédération impériale si propre à empêcher le développement de notre pays.

On pourrait dire, et à bon droit, que les conditions ont changé depuis; qu'un grand nombre de personnes dans la Grande-Bretagne ont appris l'importance de notre Dominion, que nos ressources naturelles ont attiré l'attention des capitalistes de la mère patrie, que des capitaux considérables ont été et sont aujourd'hui placés dans notre pays, qu'on ne peut craindre aujourd'hui la façon dont les colonies ont été traitées alors. Tout cela peut être vrai, mais il ne faut pas oublier que si notre grand et vaste pays a prospéré, ce n'est pas la faute des grands impérialistes. Car, à part fournir de l'argent à un intérêt respectable, ils n'ont rien fait pour stimuler, pour encourager et pour changer les conditions d'il y a un siècle ou plus, et la politique du *statu quo* pourrait être invoqué contre eux dans le présent cas.

Les masses aujourd'hui lisent, étudient, comparent les conditions sous toutes les formes, et étant les principaux producteurs de richesses elles craignent de s'embarquer dans une politique de fédération impériale. Maintenant, monsieur le président, voyons quelques-uns des effets de ces conditions d'il y a un siècle. Nous lisons dans l'histoire que les grands hommes de Downing-Street croyaient, à tort ou à raison, que les coloniaux n'étaient que des cerfs, une quantité négligeable et assez bons seulement pour tirer d'eux toute puissance productive de la grande maison qui occupait alors le fond de ce cul-de-sac, si bien connu alors comme il l'est aujourd'hui sous le nom de Downing-street, pensaient alors, comme ils le croient encore aujourd'hui, qu'ils pourraient commander à tout l'empire.

Les colonistes ou autres à cette époque pouvaient parler de la couronne, du parlement, ou du peuple; ils pouvaient parler de l'honneur du premier, de la sagesse du second, des connaissances, de l'opinion ou des droits du troisième, mais, monsieur le président, à cette époque, ni la reine, ni les lords, ni le parlement et encore moins le peuple lui-même ne pouvaient exercer un pouvoir quelconque, ou ne pouvaient revendiquer leur droits, ou exprimer leur volonté. Il faut se rappeler, monsieur le président, que les destinées des colonies, alors, étaient entre les mains de Downing-Street. Quelqu'un pourrait dire qu'il devait y avoir appel à la couronne, et ce droit existait, et ce privilège a été plus d'une fois exercé par le peuple, mais sans succès, pour la raison que jamais pareil appel n'est allé plus loin qu'à ce bureau. Je vous demande, monsieur le président, je le demande à l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), si pareils incidents devaient se répéter, serions-nous justifiables d'avoir quoi que ce soit

à faire avec de pareils hommes? Si nous approfondissons davantage les effets d'une pareille fédération, c'est plus alarmant, car de nouveau l'histoire et le bon sens nous enseignent que les mêmes pouvoirs qui peuvent à un moment quelconque user de leurs connaissances et de leur activité pour imposer leurs vues à celui qui sera envoyé pour représenter le Canada. Qu'avons-nous à gagner en inclinant vers ce projet? Devons-nous nous lier aux vues d'un ou deux ou d'une demi-douzaine d'hommes? Dans un pays démocratique comme le nôtre, la mentalité de nos concitoyens est telle qu'ils refuseraient aujourd'hui et refuseront toujours, je l'espère, d'être gouvernés par un bureau étranger au pays.

Nous avons vu grandir notre pays d'une façon merveilleuse dans ces dernières années; nous nous sommes développés dans une sphère autre que celle des fonctionnaires de Downing-Street, et je crois sincèrement que notre prospérité est un sujet de jalousie de la part de ces soi-disant bienfaiteurs de la société.

Je prétends, monsieur le président, que nous n'avons pas le droit de prendre des mesures qui puissent nous conduire à une pareille fédération. Le peuple de ce pays n'en veut pas, et le projet ministériel nous entraînerait, je n'en doute pas, dans cette fédération. Laissant de côté les expressions des membres et considérant la question froidement, avec sens commun, personne ne peut arriver à une conviction différente. Je crois fermement que ceux des honorables députés qui siègent présentement dans cette Chambre et qui ont des idées impérialistes ne représentent pas la majorité de leurs commettants. Je suis convaincu que la majorité des députés qui siègent à la droite du président ne représentent pas de pareilles idées. Je leur demanderai, maintenant, s'il n'est pas mieux d'avoir confiance dans nos propres concitoyens, qui connaissent le pays, qui connaissent ses besoins et les lois qu'exigent ces besoins, que de se faire gouverner par un sous-secrétaire d'Etat des Iles-Britanniques, qui ne connaît même pas le pays pour lequel il est censé soumettre une proposition de loi.

Notre vaste pays s'est éveillé de son assoupissement des années passées. Il a pris sa place parmi les nations; il s'est retourné vers le brillant soleil de la prospérité et personne n'a le droit d'édicter une loi qui aurait l'effet de diminuer notre fierté nationale. Il n'y a pas si longtemps qu'un grand lord avait à pleurer sur nos destinées ou plutôt à pleurer sur l'avenir du Dominion, et les vieux colons aujourd'hui se rappellent que pas plus tard qu'en 1839 (il y a soixante-quattorze ans, une très courte période dans la vie d'une nation), le Canada ne pouvait en aucune manière être comparé à la république des Etats-Unis. Quiconque voyageait alors ne

pouvait le faire que par le seul chemin de fer qui existait alors et qui était long d'environ 15 milles, du fleuve Saint-Laurent au lac Champlain. Montréal, alors le plus grand centre commercial du Canada, ne pouvait se comparer à Buffalo, qui venait pour ainsi dire d'être fondé. Mais, en dehors des centres commerciaux, le contraste était encore plus grand. Que pouvions-nous trouver alors dans les provinces d'en bas, dans Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, séparées alors par une distance de 1,000 milles? Une population très disséminée, pauvre, et apparemment peu entreprenante, mais très courageuse. Nous étions alors séparés par une étendue de forêts, sans villes et presque sans villages, et sans moyens de communications entre les uns et les autres; les habitants demeuraient dans de petites maisons et ne gagnaient qu'une maigre subsistance, et je pourrais dire condamnés à la misère éternelle. Mais, monsieur, qu'est-ce qui a changé ces conditions? Etait-ce l'ordre de Downing-Street ou notre propre développement? Le pays était, jusqu'à un certain point, dans un état d'assoupissement jusqu'à la Confédération, mais, la nouvelle génération d'alors a vu que sa prospérité future, aussi bien que celle du pays, reposait sur le développement de ses connaissances, son énergie et son esprit commercial; et au lieu de compter sur les connaissances de quelques institutions entreprenantes, ils ont pris leur courage à deux mains, ont surmonté tous les obstacles qui se trouvaient sur leur route, comme le font les chercheurs d'or dans nos grandes montagnes de l'Ouest, et ils se sont mis à l'œuvre pour s'élever à la hauteur de leurs cousins de l'autre côté de la frontière.

Or, quel a été le succès de leurs efforts? La génération de 1867 a fait l'admiration du monde entier. Elle a créé une richesse énorme; elle a développé nos ressources naturelles; elle a créé nos moyens de transport; elle a érigé nos grandes industries et les a mises en marche; elle a produit et produit aujourd'hui pour les marchés du monde; elle a bâti de grandes cités et villes dans lesquelles vous voyez les plus beaux édifices du monde; elle a développé sa puissance intellectuelle à tel point qu'aujourd'hui le Canada, comme pays, ne le cède à qui que ce soit en proportion de sa population. Les masses ouvrières ont contribué la plus large part de ce merveilleux développement et elles ont imposé le respect qui leur était dû par les autres classes de la société. Par leur esprit civique elles ont été reconnues, et à bon droit, comme le rempart de la démocratie, ce que personne ne peut nier. Elles ont en toutes occasions montré leur esprit de modération; les hommes du peuple ont répandu leur sang et donné leurs vies pour imposer le respect de notre nation.

Je vous demande maintenant, monsieur le président, je le demande aux députés de cette Chambre et au pays, pourquoi nos artisans doivent-ils être considérés comme incapables de mener à bien ce qui après tout n'est rien autre qu'une industrie. N'est-il pas évident, pour quiconque donne un instant d'examen à ce grand problème, que nous sommes entrés dans une mauvaise voie. Est-il surprenant pour lui, que ce soit dans cette Chambre ou en dehors d'elle, que les masses ne veulent pas d'une législation proposée par ce Gouvernement, qui aura pour effet de pousser de force notre pays dans les serres des bureaucrates de Downing-Street. Peut-on blâmer les masses de ce pays si elles sont jalouses de leurs droits, jalouses de la prospérité qu'elles ont créée et si elles croient, et à bon droit, que toute autre fédération que celle à laquelle nous travaillons aujourd'hui serait dangereuse pour notre pays, contraire aux intérêts de l'Angleterre, et ferait la fortune de quelques-uns au détriment de la masse.

Monsieur le président, si nous considérons l'histoire du développement de l'Australie et si nous l'étudions avec soin, nous serons étonnés des moyens pris pour édifier un nouveau pays. Dans cette Chambre, nous citons de temps à autre, comme exemple, les conditions qui existent dans cette partie de l'empire. Certaines classes de la société s'étonnent des progrès de l'Australie au point de vue économique. Ces progrès sont-ils l'œuvre d'hommes titrés, de l'autrocratie de Downing-Street, ou celle de l'esprit démocratique des habitants de l'Australie? Personne n'aurait jamais songé qu'une masse de gens dans un pays libre eût pu faire autant pour l'empire. Les masses de ce pays-là ont empêché en grande partie l'introduction des distinctions de classe, et sont ainsi restées de libres et loyaux sujets de l'empire. Nous espérons faire la même chose dans notre grand Dominion, et pour cela tenons-nous éloignés de la fédération impériale.

Monsieur le président, j'ai dit dans cette Chambre que si nous continuons à édicter des lois dangereuses, nous inciterons les masses à quelque espèce de révolution.

Dans toutes occasions, mes remarques sont tombées dans l'oreille de sourds. Je suppose que nos honorables amis de la droite se sont mis dans l'esprit qu'un avertissement de cette nature, venant de la part du plus faible membre de cette Chambre, devrait être mis de côté, et qu'au lieu de prêcher une doctrine de ce genre, je devrais en prêcher une de paix et d'harmonie parmi les grands producteurs de richesse du pays. Il n'est pas encore né l'homme qui puisse prêcher une pareille doctrine ayant quelques bons résultats dans les présentes conditions économiques. Chaque fois qu'un rayon d'espoir est venu illuminer la condition des peuples, les puissances de l'ar-

gent se sont aussitôt interposées pour attirer à elles le bénéfice de la centralisation et de la protection publique et repousser les demandes légitimes de la majorité du peuple, et nous dirons alors, en qualité de représentants du peuple, que nous avons le pouvoir de légiférer même contre notre autonomie.

Toutes ces choses, monsieur le président, sont de nature à créer dans les masses un mécontentement plus profond que celui qui y a jamais existé.

Si le parlement de la Grande-Bretagne, dès 1689 et 1775, perdit son prestige, si l'on s'attaqua à l'autorité de la monarchie héréditaire et s'il se produisit une véritable révolution dans la vie politique en Angleterre, c'est que les masses ressentirent l'oppression et que le peuple jugea que ces règles de fer ne pouvaient être tolérées plus longtemps. J'admets volontiers que les conditions actuelles ne sauraient être comparées à celles qui existaient il y a un siècle; néanmoins, une imposition comme celle que nous sommes en train de voter, et qui consiste à sacrifier nos revenus, peut-être pour acheter quelques titres, ou pour entrer dans la fédération des dreadnoughts, est, pour la génération actuelle, une condition aussi insupportable que l'étaient, pour les masses en Angleterre, les conditions qui existaient au dix-septième siècle.

Monsieur le président, je supplie le Gouvernement actuel de ne pas s'engager plus avant dans cette dangereuse législation. Je demande aux ministres de la couronne de ne point nous imposer, à moi et à ceux que j'ai l'honneur de représenter, une législation qui peut avoir pour effet de causer une profonde perturbation dans notre économie sociale. Je supplie le Gouvernement de ne point porter atteinte à nos droits actuels, à notre autonomie présente. Le peuple de ce pays attend de ceux qu'il a chargés de le représenter ici autre chose que leur soumission à la puissante autorité de Downing-Street. Je demande au ministre du Travail (M. Crothers) d'intervenir, tout spécialement en cette occasion, pour protéger les intérêts de ceux qu'il est censé représenter. Si mon honorable ami doute de mes avancés, qu'il consulte, par un plébiscite ou autrement, les ouvriers du pays, sur ce qu'ils pensent de cette question si importante, et il verra alors que la politique qu'il supporte avec tant d'énergie n'est point approuvée par la majorité de notre population.

On me dira peut-être, monsieur le président, que je mêle trop ici les questions économiques aux questions politiques. Mais on peut se demander s'il est possible de discuter la politique sans y mêler la question d'économie sociale. Si les honorables députés en cette Chambre étudiaient, à son point de vue pratique, la mesure législative qui leur est soumise, ils ne pourraient s'empêcher d'entrer sur le terrain de l'économie sociale; car les grandes questions politiques du jour deviennent de plus en plus des questions d'économie. Pour reconnaître la justesse de mon assertion, nous n'avons qu'à examiner ce qui se passe actuellement en Europe et chez nos voisins du Sud, pour constater que la question occupe une place de plus en plus grande dans la politique.

On peut aussi se convaincre, par ce qui a été dit dans cette Chambre, avec ou sans intention, que tout le monde s'est, jusqu'à un certain point, déclaré en faveur de l'autonomie. Si les questions économiques ont envahi l'arène politique, cela est dû à la jalousie que le pauvre éprouve à l'égard du riche, et le débiteur pour son créancier. Cela tient au fait que notre pays a prospéré si glorieusement. Le développement de son commerce a excité la jalousie du monde civilisé. Notre industrie fait l'orgueil de notre pays, et toutes ces choses sont dues à notre autonomie. Ce sont là de bonnes raisons pour craindre la fédération impériale. Monsieur le président, pourquoi faut-il que l'on vienne se mêler de nos affaires? N'avons-nous pas assez de nos propres difficultés? Ici même, avec toutes nos richesses, nous sommes constamment occupés de nos propres opérations. Nos difficultés proviennent autant de causes nationales que de causes politiques, et une telle dépense faite en pays étranger aurait nécessairement pour conséquence d'imposer un lourd fardeau à nos ressources industrielles. Les considérations commerciales et industrielles doivent être d'un certain poids à nos yeux, si nous voulons assurer notre position dans l'empire.

Monsieur le président, il s'en faut que ces questions soient les seules considérations dont nous devons tenir compte. Que ceux de nous—et ce devraient être tous—qui veulent aider et maintenir le développement et le progrès de notre pays, cherchent à résoudre les questions économiques qui s'imposent à nous, en les étudiant sous leur vrai point de vue, à la lumière que nous offre l'histoire d'un grand Dominion industriel. Cette question peut aussi s'appliquer à nos grands producteurs agricoles. Ils en ont déjà reconnu les effets. Ils savent parfaitement que toute atteinte à notre autonomie actuelle amènerait le déclin de leur prospérité.

Plus de soixante pour cent de nos citoyens possèdent une connaissance sérieuse des besoins et de l'avenir de notre pays. C'est au prix de sacrifices qu'ils se sont élevés à la position qu'ils occupent. C'est grâce à leur esprit de patriotisme qu'ils commandent les marchés de quelques parties du monde; et, fidèles à leurs principes, ils demandent aussi à ne pas être gouvernés par Downing-Street. Devons-nous les en blâmer? Faut-il blâmer les grandes industries de se méfier des agissements d'une

M. VERVILLE.

poignée de gens qui essayent d'imposer une mesure législative qui aura pour effet de créer quelques millionnaires de plus. A ce point de vue, cette mesure est des plus dangereuses, et je suis surpris que le Gouvernement veuille revenir à l'histoire ancienne, car la servitude et l'esclavage ont été abolis pour toujours. Une législation moderne, une action démocratique, voilà ce que veut le peuple et ce qu'il espère obtenir du Gouvernement.

M. le PRESIDENT: Le temps de l'honorable député est écoulé, à moins que le comité lui permette de continuer.

M. VERVILLE: Est-ce qu'on entend me refuser la permission d'achever les remarques que j'ai à faire?

Quelques DEPUTES: Continuez.

M. VERVILLE: On ne saurait trouver un exemple plus frappant de la fédération impériale favorisant les intérêts d'un petit nombre qu'en Angleterre même, antérieurement à la révolution industrielle ou vers cette époque. Les hommes d'affaires de la Grande-Bretagne, alors comme maintenant, voulaient réglementer le commerce des colonies, et nulle part ailleurs voyons-nous plus clairement la combinaison de la politique nationale avec les intérêts de classes.

Le but de la législation était alors d'exiger que les colonies fussent entièrement soumises à la mère patrie, et que leur commerce et leur industrie fussent réglementés de manière à accroître immédiatement la puissance politique et la richesse de la classe dirigeante de la mère patrie. Les législateurs d'alors n'avaient qu'un seul but, favoriser leur politique nationale; et ils étaient énergiquement soutenus par les marchands et les industriels qui avaient tout intérêt à garder le commerce colonial dans leurs propres mains.

Après tout, qu'étaient-ce que les colonies à cette époque? On les considérait comme des marchés pour la mère patrie, d'où l'on pouvait tirer des profits à volonté, que l'on pouvait commander à volonté, s'il arrivait que l'on appartînt à l'élément social dirigeant.

Quel était alors le but des grands marchands en établissant les colonies des Antilles? C'était tout simplement un moyen de supporter quelques capitalistes au détriment des colons eux-mêmes.

Quel peut être l'objet de nos impérialistes siégeant actuellement dans cette Chambre? Quel peut être l'objet de ceux qui parcourent le pays en prêchant l'évangile de la fédération impériale? Qu'est-ce que tout cela signifie? Cela veut dire qu'ils ne sont pas encore satisfaits des bénéfices énormes qu'ils réalisent au moyen des syndicats et des trusts; ils veulent que ce Gouvernement outrepasse ses pouvoirs en matière législative. Ils veulent que ce Gouvernement prête la main à une mesure qui aura pour effet de faire de notre vaste Dominion un simple accessoire de la mère patrie.

Le Gouvernement actuel en acquiesçant aux exigences des chauvins du pays, resserrerait sans doute des liens d'amitiés plus étroits avec nos puissants capitalistes. Ses représentants recevraient, j'en suis sûr, des titres sur lesquels, me dit-on, certains d'entre eux comptent déjà. Ils formeraient alors une classe aristocratique comme dans les vieux pays, abolissant par là l'esprit démocratique qui a dominé jusqu'ici dans notre Dominion. En agissant ainsi, ils produiraient dans notre population un sentiment intense de la distinction de classes. Ils réussiraient, je n'en doute point, à faire naître un sentiment révolutionnaire qu'un gouvernement démocratique a pour but spécial de prévenir. Ils centraliseraient l'activité productive de nos industries commerciales pour le bénéfice d'un petit nombre. Ils commanderaient nos importations et nos exportations ainsi que nos moyens de transport. Ils augmenteraient tellement les taxes que la population du Canada diminuerait au lieu de croître. En un mot, monsieur le président, ils seraient les maîtres du pays. Ils commanderaient à tous, même à la couronne. Ils établiraient un tel état de choses que nous ne serions plus qu'un peuple d'esclaves au lieu d'être un peuple libre et émancipé.

Mes remarques peuvent paraître sévères, mais quand on ose soumettre au Parlement une mesure législative dont l'adoption placerait notre pays dans les conditions que je viens de décrire, il est de mon devoir, comme représentant du peuple, de protester avec toute l'énergie possible et de faire ressortir les conséquences d'une fédération impériale.

Monsieur le président, vous pourriez me dire que le projet de loi en question n'a rien de commun avec une telle fédération; mais des membres de cette Chambre et des journaux, supportant le Gouvernement actuel, ont dit et prouvé que l'adoption de cette mesure nous attirerait fatalement dans l'engrenage de la fédération impériale, et nous enlèverait notre autonomie dont nous sommes si fiers. L'Australie, colonie gouvernée par un gouvernement démocratique et administrée par un parti ouvrier, a, comme vous le savez, approuvé récemment dans toute son intégrité la ligne de conduite proposée dans cette Chambre par le très honorable chef de l'opposition. Je suis fier de dire, monsieur, que la politique canadienne est approuvée par mes frères ouvriers de cette partie de l'empire, et l'avenir prouvera, j'en suis sûr, que les autres colonies approuveront aussi l'esprit démocratique, les généreuses dispositions du chef de l'opposition.

Une autre raison que nous avons de garder notre autonomie absolue, c'est que le

nombre de ceux qui ont quitté leur pays natal pour venir sur cette terre des hommes libres, est considérable, et qu'il faut en tenir compte. La mentalité de notre population, vu sa composition cosmopolitaine, ne saurait être satisfaite de lois qui auraient pour effet le retrait de notre autonomie. Notre loi d'immigration, et la publication de la prospérité de notre pays, ont eu pour effet d'attirer sur nos bords une masse de gens de toutes les parties du monde. Ces gens-là deviennent de loyaux sujets de Sa Majesté, ils vivent dans l'harmonie, se conformant aux usages de leur pays d'adoption, et sont devenus des citoyens loyaux et soumis aux lois. Avant de quitter leur pays d'origine, ils croyaient, et ils croient encore maintenant, qu'ils venaient dans une colonie de l'empire britannique ayant son propre gouvernement, élaborant ses propres lois, gouvernant et administrant ses propres affaires, conformément à la Constitution de 1867. Ils savaient que nous vivions sous la souveraineté de l'Angleterre et d'après les institutions britanniques; ils savaient que ces institutions sont la sauvegarde de leurs libertés; ils s'attendaient à ce que leurs droits et privilèges fussent protégés dans toute leur plénitude. Ils savaient que le Canada, en tant que colonie, jouissait de sa pleine autonomie. Pour toutes ces raisons, les gens de toutes les parties du monde civilisé ont répondu à l'appel de notre Gouvernement les invitant à venir respirer l'atmosphère de la liberté.

Serait-il possible, monsieur, que nous les trompions ainsi après ce que nous avons fait? Pourrions-nous dire que nous avons tenu loyalement nos promesses, si, d'un trait de plume nous rendions un autre pouvoir arbitre de nos destinés? Que pourrait-on, dans de telles conditions, attendre d'une population composée comme l'est la nôtre? Nous sommes-nous jamais arrêtés à considérer ce qui arriverait en ce pays, si les différentes nationalités que nous avons maintenant ainsi que celles qui occupent les différentes colonies de l'empire britannique devenaient mécontentes de notre système de gouvernement? Les grands hommes d'Etat de notre pays, aussi bien que ceux de la Grande-Bretagne, ont prévu cela. Le grand chef de l'opposition actuelle, en plus d'une occasion et toujours dans le même sens, s'est prononcé sur ce point en faveur de l'union des différentes nationalités qui composent la population de notre Dominion.

Monsieur le président, je prétends que ceux qui prêchent actuellement cette doctrine de l'impérialisme sont les pires ennemis de l'empire. Je ne doute point que quelques-uns ne soient convaincus que cette centralisation ne soit au mieux des intérêts de notre pays. Il peut s'en trouver quelques-uns, monsieur le président, dont

les convictions soient sincères, mais la majorité poursuivent leurs propres intérêts, sans égard pour l'état de choses que peut amener une telle ligne de conduite.

La population de la mère patrie ne peut pas être comparée à celle du Canada, puisque la grande majorité de cette population est née dans les Iles-Britanniques. Sa mentalité s'est développée dans une autre sphère. Elle a souffert, il est vrai, mais chez elle, et l'on peut mieux supporter les épreuves chez soi que chez un étranger; non que l'on ne cherche pas à faire cesser les causes de malaise, mais, physiquement et moralement, on supporte la souffrance chez soi. Pouvez-vous en demander autant à ceux qui viennent d'un pays étranger? On ne peut pas espérer l'obtenir d'eux tout d'un coup; il faudra plus d'une génération pour changer les coutumes des étrangers qui viennent chez nous; le simple bon sens nous dit que nous ne saurions nous attendre à autre chose.

En présence de ces conditions, la sagesse ne nous commande-t-elle pas de procéder avec prudence dans cette question? Non pas que je craigne, non que je doute même de la sincérité de nos étrangers envers la couronne, loin de là, mais, jusqu'à présent, on n'a rien fait pour éveiller au milieu de notre vaillante population cet esprit de nationalisme, et c'est là la principale raison pour laquelle nous prospérons. Si nous prenions séparément chaque nationalité et cherchions à juger de l'effet de l'idée de la fédération impériale sur chacune, je ne doute point que nous ne trouvions que c'est là un problème bien difficile à résoudre. Pourquoi ferions-nous naître un intense mécontentement au sein de notre population. Pourquoi irions-nous dire que les conditions sous lesquelles nos citoyens d'origines étrangères vivent depuis des années, ne sont point, au point de vue politique, des conditions idéales pour nos grandes industries ainsi que pour nos importants intérêts financiers. Espérons-nous qu'un tel programme serait reçu avec gratitude par la masse du peuple. Pour l'espérer, il faudrait que nous ignorions absolument nos présentes conditions économiques.

Monsieur le président, je me refuse à croire que ceux qui sont en faveur de sacrifier notre autonomie à une fédération impériale soient poussés par un autre mobile que le bien de notre pays; mais nous tremblons à cette seule pensée quand nous nous arrêtons à en considérer les effets à tous les points de vue. Pour ma part, monsieur le président, je veux que le Gouvernement se prononce sur cette question très importante, car, comme l'opposition s'est déjà prononcée contre toute loi évoquant l'ombre même d'une fédération, il me semble que le Gouvernement en devrait faire autant pour maintenir la paix et l'harmonie au sein de notre population. Il n'y a pas

bien des années, les ouvriers de ce pays étaient poussés par beaucoup de gens qui pensaient que les intérêts des ouvriers seraient sauvegardés par la formation d'une fédération canadienne. Le capital organisé fit alors tout ce qu'il put pour faire entrer dans l'esprit des ouvriers organisés que, comme organisation, ils n'avaient point d'autonomie. La campagne entreprise pour essayer d'établir une distinction entre les corps internationaux pénétra jusque dans nos Chambres législatives; pourquoi? Parce qu'alors on croyait que l'organisation du travail dans notre pays était dominée par une autorité comme celle de Downing-Street résidant aux Etats-Unis. Je me rappelle la difficulté que nous eûmes alors pour convaincre nos législateurs que nous avions notre pleine autonomie. Nous étions jaloux de nos droits dans le champ économique et nous combattîmes, par tous les moyens légitimes à notre disposition, ceux qui étaient mal renseignés sur notre situation, et cette lutte économique fut la sauvegarde de notre pleine autonomie. Pouvez-vous comprendre maintenant, monsieur le président, pourquoi nous combattons actuellement pour notre autonomie politique? Les ouvriers de ce pays, organisés ou non organisés, s'uniront, j'en suis sûr, dans une cause commune pour la liberté, et, si cela est nécessaire nous ferons un appel énergique à nos frères ouvriers des Iles-Britanniques.

J'ai exprimé les sentiments et la pensée des ouvriers de mon pays, et j'espère voir le jour où le ministre du Travail au Parlement canadien connaîtra assez ce pays pour se joindre à l'unanimité de ceux qu'il est censé représenter. Non seulement protégeons ces producteurs de la richesse, mais donnons-leur tous leurs droits; soyons loyaux à notre Constitution; légiférons conformément au mandat que nous avons reçu de nos commettants; respectons les sentiments des différents groupes de notre population; vivons dans la paix et l'harmonie et dans la possession parfaite de notre autonomie.

M. PROULX: Hier soir, je fus vivement impressionné par les arguments présentés par l'honorable député de Welland (M. German). Je pense qu'il appréciait très justement l'esprit du projet de loi en discussion lorsqu'il disait que le principe sur lequel repose le programme politique du Gouvernement, c'est la centralisation et la direction par le gouvernement britannique, et que celui de l'opposition, c'est la conservation du gouvernement responsable. Il émit le principe que le Canada doit prendre sa part de la dépense, comme dans le passé, il a fait son devoir en ce qui concerne son développement national et l'érection des grands travaux publics, et que la marine du Canada comme comme toutes ses autres dépenses ne devraient relever que du parlement canadien. Pourquoi le Gouvernement a-t-il adopté sa ligne de conduite actuelle? Mon opinion, c'est que le Gouvernement était fort embarrassé, et que le premier ministre hésitait entre deux opinions divergentes qui avaient pris racine dans son parti. En 1910, il disait que le Canada ne devrait rien entreprendre au sujet d'un programme naval de défense sans avoir une voix dans la politique étrangère de l'empire britannique, et un grand nombre de ses partisans voulaient que l'on fît quelque chose immédiatement sans attendre que le Canada eût voix dans la direction des affaires étrangères de la Grande-Bretagne. Le parti nationaliste ne voulait rien faire jusqu'à ce que le Canada fût représenté dans les conseils impériaux. Le premier ministre a résolu de donner une contribution de $35,000,000, sans décider si oui ou non le Canada aura son mot à dire dans la politique étrangère de l'empire britannique. Je suis surpris que le premier ministre, un homme très logique, puisse trouver bon que le Canada paye une contribution de $35,000,000 sans avoir le droit d'élever la voix en ce qui concerne la politique étrangère de l'empire. Je trouve la ligne de conduite du Gouvernement absolument illogique. En 1909, le parti libéral appuyé par le parti conservateur entreprit la création d'une marine canadienne. En 1910 le gouvernement libéral commença l'exécution de son programme en votant la loi sur la marine canadienne. Comme le disait, hier soir, mon honorable ami de Welland (M. German), cette loi fait encore partie de nos statuts. Le très honorable premier minstre a promis qu'il l'en ferait disparaître, il est toujours là. Si le Gouvernement actuel voulait faire construire des vaisseaux, il n'était pas nécessaire qu'il présentât un autre projet de loi cette session. Il pouvait faire construire les vaisseaux en vertu de la loi de la marine de 1910. En présentant ce projet de loi à la Chambre, en décembre dernier, mon très honorable ami, le premier ministre, dit qu'il exprimait le désir de l'amirauté. Je ne doute point de sa parole, mais je pense que le système de l'amirauté consiste à garder l'autorité et à faire payer les dominions. C'est le système que l'amirauté a suivi dans le passé; elle préfère dominer; elle pense qu'elle peut mieux diriger que les dominions, bien que, à la conférence impériale de 1907, le premier lord de l'amirauté concédât que les dominions pourraient construire leurs propres navires.

Il dit:

On me dit qu'en Australie il a été décidé que la répartition de la flotte serait déterminée par les nécessités stratégiques dont l'amirauté est juge; l'aide des gouvernements coloniaux serait très efficace s'ils voulaient entreprendre de fournir pour le service local, dans les divisions impériales, ces petits vaisseaux qui sont utiles pour se défendre contre

une descente possible et pour coopérer avec une division.

On me dit qu'en Australie vous voulez commencer à organiser un service naval qui vous appartienne en propre. Peut-être pourrais-je suggérer que, si l'on pouvait se procurer localement de plus petits vaisseaux qui sont nécessairement le complément d'une grande flotte de navires de guerre, ce serait d'une très grande utilité pour le travail général de la marine. On ne peut faire traverser l'océan à de petits bateaux tels que les torpilleurs et les sous-marins; et pour les navires de guerre, ce serait un immense avantage de trouver sous leur main, en arrivant dans l'Afrique-Sud, en Australie, en Nouvelle-Zélande ou au Canada, des marins bien exercés sur des navires de cette sorte. Ce serait un immense avantage de trouver sous leur main des hommes bien exercés, prêts à prendre part aux travaux de la flotte. Il y a, je crois, un autre avantage à ces petites flottilles, c'est que ce sont d'admirables moyens de pourvoir à la défense des côtes, et que cela nous permettrait de parer efficacement au danger d'une descente que pourrait vouloir tenter une division de croiseurs.

Le très honorable premier ministre et le ministre des Finances nous ont dit récemment que les navires qu'ils veulent offrir à l'amirauté britannique seront employés à la défense des colonies, qu'ils feront partie d'une division coloniale stationnée à Gibraltar. Si le Canada était soudainement attaqué soit sur la côte de l'Atlantique, soit sur celle du Pacifique, je ne vois pas comment ces navires pourraient défendre nos côtes. Le premier lord de l'amirauté, le très honorable M. Churchill a dit qu'il leur faudrait vingt-trois jours pour se rendre à Vancouver, vingt-huit pour atteindre l'Australie, et trente-deux la Nouvelle-Zélande. De sorte qu'ils ne pourraient point défendre nos côtes en cas d'une attaque soudaine. Par conséquent, pendant quelques années, nos côtes resteraient sans défense locale. En 1909, l'ancien Gouvernement se proposait d'organiser la défense locale de nos côtes. Le Canada devait avoir une division sur le Pacifique et une autre sur l'Atlantique. Le programme du parti libéral cette année, c'est d'augmenter les forces navales sur les deux océans, de les rendre plus efficaces en y ajoutant un dreadnought, fournissant une unité tactique à la flotte sur chaque océan. Le Gouvernement n'a point exposé son programme de politique permanente. Il admet que cette contribution de trois navires de guerre—que ce soit un don ou un prêt, peu importe—est un premier à-compte; ce n'est qu'une mesure temporaire ayant pour but de pourvoir à un besoin urgent qui n'existe point, car, depuis quelques mois, je n'ai pas entendu un seul député partisan du Gouvernement, prétendre qu'il y ait encore urgence. Elle peut avoir existé—dans l'esprit de quelques-uns d'entre eux, en 1909, car il se produisit alors une certaine panique, mais depuis ce temps-là, je ne pense pas qu'ils croient à l'existence de cette urgence. On n'est même pas d'accord, dans les rangs du Gouvernement en ce qui concerne cette soi-disant urgence. On lui applique différents noms. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) l'appelle un besoin. L'honorable député de Hasting-est (M. Northrup) ne savait comment l'appeler. Il dit que cela se trouvait dans l'air. Eh bien, ce qui est dans l'air n'est pas très dangereux. On dit que ce n'est qu'un besoin temporaire, et qu'après cela le Canada adoptera un programme permanent. Pourquoi ne pas commencer immédiatement? Pourquoi ne pas employer les $35,000,000 à construire deux unités que l'on placerait sur chaque océan pour servir à la défense locale, et en temps de besoin, pour aider à la défense de l'empire. Le malheur est que la ligne de conduite adoptée par mon très honorable ami, le premier ministre n'a rien de permanent. Elle n'a pas de raison d'être.

Il voulait obtenir du gouvernement anglais que le Canada fût représenté, et il semble croire que nous ne devons point adopter un programme permanent avant d'avoir obtenu cette concession de représentation. Comme l'a dit hier soir mon honorable ami, le député de Welland (M. Gorman), il ne s'agit pas d'un montant d'argent, il s'agit d'une question de principe, un principe d'après lequel le Canada abandonne sa prérogative de gouvernement responsable et son droit de réglementer les dépenses publiques. Le très honorable premier ministre a proposé un amendement au projet de loi, à l'effet d'obtenir le dépôt d'un état des dépenses à la prochaine session. Mais il n'est plus temps de vérifier les dépenses quand l'argent a été dépensé. C'est comme fermer la porte de la cage après que l'oiseau s'est envolé. On ne va pas nous demander tous les ans de voter une certaine somme pour faire face aux dépenses prévues par l'amirauté ou par les experts de notre propre marine. On nous demande aujourd'hui de voter $35,000,000 qui seront dépensés en un, deux ou trois ans, et on ne nous en rendra compte qu'après que l'argent aura été dépensé. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) disait, cet après-midi, que d'après notre Constitution le Gouvernement était responsable de ses mesures législatives. L'opposition a fait son devoir en discutant ce projet de loi aussi complètement que possible, bien que nous ne puissions pas le discuter aussi longtemps que nous le désirerions, car, à deux heures, demain matin, nous serons dans l'impossibilité d'en continuer plus longtemps la discussion. Nous avons rempli notre devoir, nous avons discuté ce projet de loi pendant un certain temps, mais, en dernier ressort, c'est le peuple qui le jugera et qui jugera aussi l'action du Gouvernement et l'attitude de l'opposition. Si mon très honorable ami voulait promettre que l'argent ne

sera pas dépensé avant de faire appel au peuple, je ne m'y opposerais pas si fortement. Mais si le Gouvernement attend deux ou trois ans pour faire des élections, l'argent sera dépensé. A quoi cela servira-t-il alors de soumettre la question au peuple, même si le Gouvernement est puni pour avoir outre-passé ses droits.

M. EDWARDS: Mon honorable ami pense-t-il que le Gouvernement devrait en appeler au peuple avant de dépenser l'argent affecté par la loi sur la voirie ou pour toute autre loi analogue?

M. PROULX: C'est une question bien différente. En vertu de la loi sur la voirie, l'argent doit être dépensé au Canada, au profit du peuple canadien. Je pense qu'il était question de cela dans le manifeste publié par le très honorable premier ministre avant les dernières élections. Le pays espérait que nos honorables adversaires en arrivant au pouvoir et trouvant un trésor débordant, grâce à la bonne administration de l'ancien Gouvernement, dépenseraient ces fonds au profit du peuple. Cet argent que l'on va dépenser pour la voirie le sera certainement dans l'intérêt du peuple canadien. Mais, ceci est une proposition absolument différente, car le peuple s'attendait que, quel que fût le parti qui arrivât au pouvoir, le programme qui serait adopté assurerait la construction d'une marine canadienne, et, autant que possible, au Canada. Je ne pense pas que 1 p. 100 des électeurs aient pensé que le Gouvernement offrirait $35,000,000 au gouvernement britannique comme une simple mesure accidentelle, et n'adopterait pas immédiatement une ligne de conduite permanente. Si, comme je viens de le dire, le Gouvernement avant de dépenser cet argent, voulait soumettre son programme au peuple, je ne m'opposerais pas si fortement à l'adoption de cette mesure; mais s'il attend jusqu'à l'expiration de son mandat, c'est-à-dire trois ans encore, il est probable que l'argent aura été dépensé et il en sera tout comme, même si le peuple punit le Gouvernement en lui retirant le pouvoir, parce qu'alors il sera trop tard pour changer de politique. Comme je le disais au commencement de mes remarques, la grande différence qui existe entre la ligne de conduite du Gouvernement et celle de l'opposition, c'est que le Gouvernement veut rejeter sur le gouvernement britannique la responsabilité qui lui incombe à lui-même, tandis que nous, de ce côté-ci (la gauche) voulons assumer le devoir de défendre nos côtes et en même temps d'aider à la défense de l'empire, et, tout en faisant notre devoir, nous réserver le droit de disposer de nos fonds.

M. FRIPP: Monsieur le président, je n'avais point l'intention de prendre ici la parole sur cette question très importante, mais j'ai été vivement impressionné aujourd'hui par l'effet des règlements appliqués. Il me semble que nous avons fait un grand pas en avant, en limitant les discours, car nous avons entendu aujourd'hui beaucoup d'honorables députés qui, à ma connaissance, n'avaient pas encore parlé, et tous ont exprimé leurs idées sur cette question d'une manière concise et directe. Représentant la capitale de ce Dominion, j'ai cru que ne devais pas laisser passer cette occasion sans dire quelques mots concernant la mesure dont s'occupe actuellement le comité.

J'ai écouté pendant plusieurs mois et durant bien des heures les discours prononcés par nombre d'honorables députés des deux côtés de cette Chambre, et je dois avouer que j'ai été et que je suis fort désappointé. Je m'imaginais à tort, il paraît, que lorsque ce projet de loi serait présenté, il serait adopté par les deux partis. Voici la raison qui me faisait penser ainsi: Si, il y a vingt ans, ou même moins, un Canadien ou un journal canadien avancé quelconque, avait laissé entendre que, dans quelques années, le peuple canadien serait appelé à décider ce que devrait être l'avenir de ce pays en ce qui concerne sa participation à la défense navale, nous aurions pu être surpris; mais les événements marchent rapidement de nos jours, et, en 1910, le premier venu parmi le peuple était surpris de voir que l'ancien Gouvernement eût présenté une mesure législative appelée la loi du service naval qui conférait au Gouvernement l'autorité nécessaire pour construire une marine au Canada. Ce fut là, je crois, monsieur, un brusque réveil pour le peuple canadien. Jusqu'à ce moment-là, personne ne s'était imaginé que nous eussions à nous préoccuper d'une façon quelconque de la défense du Canada ou de l'empire. Nous avions vécu bien des années à notre manière, nous sentant dans une sécurité parfaite en ce qui concernait nos propriétés et notre position, car nous savions que notre pays, dans son ensemble, était protégé par la mère patrie. Comme Canadien, j'approuve l'ancien Gouvernement d'en avoir agi ainsi, car je crois que le peuple comprend réellement maintenant, au moins aujourd'hui, à cette heure, que le temps est arrivé où nous devons faire quelque chose pour supporter les forces navales de l'empire. Ce que je blâme chez l'ancien Gouvernement, c'est de n'avoir rien fait de plus que d'acheter deux très petits navires de guerre en Europe, pour les faire servir à l'instruction de nos marins. Quiconque suit l'histoire sait que, dans le cours des deux ou trois dernières années, l'aspect des affaires politiques en Europe est devenu de plus en plus menaçant. Je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point. Alors le Gouvernement actuel arrive au pouvoir, et, que fait-il? Il présente un projet de loi. Je crois pouvoir dire que les honorables députés qui siègent en face de

moi ne s'attaquent point à la mesure elle-même. Le projet de loi porte que nous demanderons au Parlement de fournir $35,000,000 pour augmenter immédiatement les forces navales de l'empire—non pas les forces navales du Canada, mais celles de l'empire—et le but que l'on se propose, c'est de les augmenter immédiatement. Est-ce répondre à cette proposition que de dire qu'il nous faut une marine canadienne? Je prétends que non. Ce ne serait pas un moyen d'accroître immédiatement les forces navales de l'empire.

Nos honorables collègues de l'opposition disent que nous prétendons avoir présenté ce bill parce qu'il y avait urgence, quand, en réalité, il n'y a nullement urgence. Quelques membres ont déclaré que celui qui a prétendu qu'il y avait urgence était mûr pour un asile d'aliéné, ou quelque chose comme cela. Mais, monsieur le président, qu'est-ce qu'une urgence? On pourrait croire, par le sens que certains honorables députés attachent à ce mot, que c'est un véritable feu-follet, aujourd'hui ici, demain ailleurs, quelque chose contre lequel il faut se prémunir aujourd'hui, mais contre lequel on ne saurait se prémunir demain. Il n'y a pas d'urgence, d'après ma manière d'entendre l'anglais; une chose urgente, c'est quelque chose qui vraisemblablement doit arriver dans un avenir rapproché.

Un DEPUTE: Comme la mort, par exemple.

M. FRIPP : Oui, comme la mort, mais on peut se prémunir contre une menace urgente et l'on ne saurait se prémunir contre la mort. Voyez la condition de l'Europe aujourd'hui. Y a-t-il quelqu'un qui pense que l'Allemagne augmente ses armements seulement pour son plaisir? Pourquoi la Grande-Bretagne a-t-elle jugé nécessaire d'augmenter sa flotte dans la mer du Nord? N'est-il pas clair, pour quiconque veut regarder, qu'il y a urgence, et qu'il y aura urgence aussi longtemps que les nations de l'Europe continueront à construire des navires et à augmenter leurs armées. Pour nous, loyaux sujets de la mère patrie, la question est de savoir comment nous pouvons venir efficacement à son aide, et sans retard. Pouvons-nous le faire dans la circonstance présente en commençant à bâtir une marine canadienne ici, au Canada? Mais tout homme sensé sait qu'il faudrait quinze ou vingt ans pour construire ces navires au Canada; si même il ne fallait que dix ans, le but que nous avons en vue en construisant ces navires pourrait bien avoir cessé d'exister alors, et notre aide arriverait trop tard lorsque ces navires seraient en état d'entrer en ligne.

Je crois, monsieur, que le peuple canadien approuve la ligne de conduite du Gouvernement au sujet de la marine. Nous admettons tous que nous devons aider la mère patrie, et nous ne sommes divisés que sur les moyens à adopter pour y parvenir. Ce Gouvernement propose que, pour que cette aide soit efficace, il faut la donner le plus tôt possible, et l'opposition insiste pour qu'elle soit différée. Les honorables députés de la gauche prétendent-ils qu'il n'y a pas d'urgence parce que la guerre n'est pas déclarée? L'occasion peut surgir d'un moment à l'autre; un imprudent capitaine de vaisseau peut mettre l'Europe en feu, tant les sentiments publics sont intenses; et où en serait le Canada si nous adoptions le programme libéral de construire nos navires au Canada? Et pendant que l'on construirait ici ces navires, pendant que l'on établirait les chantiers maritimes nécessaires pour les construire, qui prendrait la dépense de l'empire, en attendant. Assurément il vaut mieux que nous venions en aide à la mère patrie immédiatement, et le meilleur moyen d'atteindre ce but est énoncé dans le projet de loi actuellement à l'étude.

Il ne faut pas oublier non plus que ce programme de politique navale que présente actuellement le Gouvernement n'est que temporaire. Nous disons que nous allons voter cet argent et faire construire ces navires en Angleterre parce que nous voulons qu'ils soient prêts en moins de trois ans, et nous les confierons à l'Angleterre jusqu'à ce que le Canada en ait besoin. Pour moi, jeune Canadien, je ne crois pas que le peuple canadien soit disposé maintenant à dépenser l'énorme somme d'argent que le mémoire de l'amirauté indique comme étant nécessaire pour construire une marine canadienne. Je crois que le peuple canadien blâmerait un Gouvernement, quel qu'il fût, qui proposerait d'imposer au pays une dépense de $60,000,000 d'abord pour établir des chantiers de construction maritime, et plus tard, l'énorme dépense nécessitée par la construction continue de dreadnoughts dans ces chantiers, car c'est là ce que signifie la proposition de l'oppositon; en effet nous savons que les navires de guerre deviennent démodés en quelques années, et une fois que nous aurions commencé à en bâtir, nous serions obligés de continuer.

Je suis surpris que les honorables députés du parti libéral qui représentent des circonscriptions agricoles puissent, par leur vote, consentir à jeter le pays dans les dépenses qu'entraînerait la construction des seules unités que leur chef a proposée. Jusqu'à ce que le peuple canadien soit bien au courant de tout ce qui concerne la construction d'une marine et qu'il se rende compte des dépenses énormes qu'elle entraîne, il vaut mieux être prudent, et je crois qu'avant d'adopter le programme proposé par le chef de l'opposition, le peuple devrait avoir le temps d'en comprendre toute la portée. Dans le cours des deux ou trois années que va durer la construction

de ces navires de guerre, le peuple canadien pourra se rendre compte des dépenses extraordinaires qu'entraînerait la mise à exécution du programme du parti libéral et de l'énorme augmentation de taxes qui lui retomberait sur les épaules. Je croirais même, quant à moi, que le peuple canadien préférerait payer une somme annuelle à l'Angleterre pour que celle-ci se chargeât de la défense de l'empire, plutôt que d'entreprendre la construction et de pourvoir à l'entretien d'une marine canadienne à cette période de croissance de la nation.

M. BELAND: C'est votre politique.

M. FRIPP: C'est là mon opinion personnelle. Je ne pense pas qu'en ce moment le Canada est assez développé ou assez riche pour assurer les dépenses presque incalculables nécessaires pour construire une marine canadienne.

On nous a beaucoup parlé dans cette Chambre du fait d'envoyer cet argent en Angleterre et de l'enlever ainsi à la classe ouvrière de ce pays-ci. Eh bien! monsieur le président, il ne sied guère au parti libéral de parler ainsi. A quel moment de l'histoire de ce pays le parti libéral s'est-il montré favorable aux intérêts de la classe ouvrière? Mais, monsieur, si, il y a un an et demi, nous avions adopté sa fameuse politique de réciprocité, cela eût enlevé le pain et le beurre de la bouche de nos ouvriers canadiens. Leur but semblait être de dépouiller les travailleurs industriels canadiens pour enrichir les citoyens des Etats-Unis. La classe ouvrière du Canada comprend bien que les conservateurs ont été ses amis dans le passé et elle ne se laissera point trompée par des arguments spécieux. Et même si ces navires étaient construits au Canada, ne serions-nous pas obligés de faire venir d'Angleterre des ouvriers capables d'exécuter ces travaux? Assurément, tout le monde ici sait cela. Ce qu'il faut aux travailleurs de ce pays, ce sont des industries permanentes capables de soutenir la concurrence du monde entier au bénéfice de nos propres citoyens. Je suis convaincu que si nous suivons le programme du Gouvernement, de commencer modestement la construction de vaisseaux avec l'aide de l'amirauté anglaise, et d'augmenter cette industrie au Canada à mesure que le temps et les circonstances le permettront, notre classe ouvrière nous approuvera, et finalement on retirera les plus grands avantages.

En parcourant les chiffres du dernier recensement, il m'est venu une idée que je veux communiquer à la Chambre pour ce qu'elle vaut, et comme une raison qui me fait désirer que cette mesure soit adoptée à l'unanimité. J'ai remarqué qu'un grand nombre d'étrangers sont arrivés récemment au Canada et que, actuellement, on parle dans le Dominion jusqu'à cent vingt langues et dialectes différents. Or, monsieur, au moment où tous ces étrangers arrivent dans ce jeune pays, il est de sage politique, selon moi, de les convaincre que le Canada est une partie de l'empire britannique, et, de leur faire comprendre dès le premier jour, que le Canada est prêt à faire sa part pour défendre et maintenir l'empire britannique. Je suis d'avis qu'en donnant cette aide efficace et immédiate nous prenons le meilleur moyen de montrer à ces nouveaux venus que nous entendons que le Canada supporte l'empire; et quand nous supportons les forces navales de l'empire nous faisons notre part, comme les autres parties de l'empire font la leur.

M. GUTHRIE: Monsieur le président, mon honorable ami qui représente la ville d'Ottawa (M. Fripp) ne fait pas souvent à la Chambre la faveur de lui communiquer ses vues sur les différentes mesures qui viennent devant nous. Dans le cours des deux sessions où il occupa un siège en cette Chambre, il s'est fait remarquer par son absence, peut-être plus que tout autre honorable député, à moins que ce ne soit l'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmund Osler). Mon honorable ami d'Ottawa semble être une contre-partie de l'honorable député de Toronto-ouest, car, les deux seuls fois où mon honorable ami d'Ottawa a jugé à propos de prendre la parole dans cette Chambre, il s'est fait remarquer en critiquant la longueur des discours et la lenteur des opérations. Cette fois, il était porté à féliciter la Chambre sur la valeur des discours depuis l'application des nouveaux règlements. Peut-être a-t-il entendu ces discours par le téléphone ou du haut de la galerie, il ne les a certainement point entendus de sa place dans cette Chambre. A mon avis, il a fait une déclaration extraordinaire. Il a dit que lorsque ce bill fut présenté il s'attendait à ce qu'il fût adopté à l'unanimité par cette Chambre. Il est bien difficile de comprendre d'où au monde il a pu tirer une telle idée et comment il a pu concevoir un tel espoir, si l'on considère ce que ses propres amis politiques de concert avec les députés libéraux ont adopté par leur vote en 1909. Il n'a pas avancé avec le temps. Il faut qu'il ait ignoré la résolution de 1909, qui contient une ligne de conduite si éloignée de celle-ci. Il ignorait évidemment ce que son chef a dit et fait en 1909. autrement il ne se fût point risqué à faire ce soir une telle déclaration. Dans les quelques minutes à ma disposition, que l'on me permette de parcourir rapidement quelques-uns des principaux reproches que l'on pourrait justement faire à cette proposition, objet de la présente discussion. Je sais que tout ce que je pourrai dire n'aura aucun effet sur le Gouvernement, mais je m'en décharg-

gerai cependant le cœur et j'aurai du moins cette satisfaction.

Dans mon humble opinion, cette mesure, depuis son origine, n'a été qu'une bévue. Je doute qu'il se trouve deux ministres de la couronne siégeant ici ce soir, qui sachent réellement ce que signifie la mesure qu'ils demandent au Parlement d'adopter. Je demande à mon honorable ami, que l'on regarde comme l'esprit agissant du Gouvernement, le ministre des Travaux publics (M. Rogers), de vouloir bien nous dire ce que signifie cette proposition. Je lui demande s'il s'agit d'un don, d'un prêt ou d'une contribution à offrir à l'amirauté anglaise; est-ce un prêt relatif, ou le commencement d'un programme naval permanent? Qu'il se lève et me réponde s'il le veut. Non. Il n'y a pas longtemps qu'il fait partie de cette Chambre et il peut prétendre ignorer ce qui se passa en 1909. A côté de lui, je vois mon ami, l'honorable ministre des Douanes (M. Reid) qui a eu une longue expérience dans cette Chambre. Voudrait-il bien nous dire s'il s'agit ici d'un don, d'un prêt, d'une contribution, ou si c'est le commencement d'un programme naval permanent, ou toute autre chose? A ses côtés se trouve un autre représentant du Gouvernement, ministre sans portefeuille, mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp). Voudait-il bien nous fournir le renseignement que je demande? Les voilà assis là, quatre, cinq, six, et pas un ne peut expliquer rationnellement cette mesure et nous dise ce qu'il pense qu'elle est.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui, après avoir débattu cette proposition en comité des jours et des semaines durant.

La moitié des membres du cabinet ne peuvent nous dire ce que signifie ce bill. C'est une mesure qui, dès le début, a été basée sur de faux renseignements. La première erreur des chefs du Gouvernement fut de croire, l'année dernière, lorsqu'ils étaient à Londres, que d'après ce qu'ils entendirent, les bruits d'une guerre possible avec l'Allemagne étaient réellement fondés. Je crois que le très honorable Winston Churchill se paya leur tête, et il sait que j'ai raison. Nous n'avons rien à en attendre, il s'attend à recevoir quelque chose de nous; mais il se peut encore qu'il doive se contenter de l'espérance qu'il en a conçue; il est encore trop tôt pour se prononcer. Si j'en juge par ce qui a transpiré à Londres, l'année dernière, par les faits que nous connaissons aujourd'hui, je crois qu'il est certain que M. Churchill admit le premier ministre et son collègue dans la confidence de ses plans et, de propos délibéré, leur en imposa. Le péril germanique n'existait pas. Il n'y avait aucune raison de craindre une guerre avec l'Allemagne.

Je crois être parfaitement dans le vrai en disant que cette politique a été lancée dans la Chambre avec l'idée que le péril allemand existait. C'est, dans tous les cas, l'excuse qu'on en a donnée. Nous nous rappelons les premiers jours de ce débat, le discours d'ouverture de mon très honorable ami le premier ministre. Quand il a lu le mémoire de l'amirauté: Bâtiments de guerre allemands, dreadnoughts allemands, torpilleurs allemands d'un côté comparés à ceux de la Grande-Bretagne. Lois navales allemandes et préambules des lois navales allemandes. Suivons les autres discours. Prenez le discours de mon honorable ami le ministre des Affaires navales (M. Hazen): Colonnes sur colonnes consacrées à l'épouvantail allemand et à faire la comparaison de la formidable marine allemande avec celle de la Grande-Bretagne. Prenez le discours de mon honorable ami le maître général des Postes: Il a dit que le théâtre de la guerre serait la mer du Nord. Qui devait nous combattre? A une distance de moins de douze heures par vapeur se trouve l'Allemagne, toujours l'Allemagne. Au cours de ce discours mémorable prononcé le 8 décembre dernier par le ministre du Commerce (M. Foster) avant son départ, il nous a parlé du péril allemand. Il a dit: Où est le danger? Non pas en Asie, non pas dans l'océan Pacifique, mais bien en Europe dans la mer du Nord. Il a dit: Je veux que chaque dollar de l'argent canadien soit dépensé sur le théâtre de ce conflit. Sur quoi s'appuyait la politique du Gouvernement? Quelle raison a-t-on donnée pour la justifier? L'épouvantail d'une guerre allemande qui n'avait aucune fondation en fait, en réalité. Les membres du cabinet et plusieurs députés les uns après les autres ont parlé de l'Allemagne, des armements allemands comme une menace pour la Grande-Bretagne. Ils ne se sont arrêtés que lorsque la nouvelle est arrivée des centres allemands de la province d'Ontario que cela ne convenait pas, et ces paroles hors de propos constituaient une menace pour l'Allemagne et une insulte pour les bons citoyens allemands d'Ontario. L'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel) dans un discours admirable a attiré l'attention du premier ministre sur quelques-uns de ces faits. Il lui a fait comprendre que cette insulte aux citoyens allemands d'Ontario aurait un mauvais effet à Waterloo et qu'il ne pourrait pas l'endosser. Quand mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) est allé à Perth-sud, il n'a pas dit un mot du péril allemand; ce sont les armements européens qu'il a discutés; et quand le mot a été donné des gens de Huron, de Bruce, de Perth et de Haldimand, on n'a plus parlé du péril allemande ni des armenents de l'Allemagne en cette Chambre; plus question des dreadnoughts canadiens dans la mer du Nord destinés à combattre l'Allemagne, mais suivant les derniers rapports, comme l'a

si bien dit l'honorable député de Red-Deer, nous allons être liés aux Etats de la Malaisie et le rocher de Gibraltar. Je soumets au premier ministre que cette politique a été maladroite dès le commencement. Je suis heureux de voir le très honorable ministre à son siège parce que je désire lui poser une question. A son retour au Canada il a été chaleureusement reçu par le peuple de ce pays. Il avait été félicité, chargé, fêté, flatté en Angleterre. Il avait, comme l'a dit son ministre du Commerce aspiré l'atmosphère du vieux Londres, une atmosphère impérialiste. A son retour, ses amis de Montréal l'ont fêté. A l'assemblée tenue à cette occasion il a déclaré qu'il présenterait un bill de contribution navale et que si ce Parlement refusait de l'adopter, il en appellerait au peuple. Je demande à mon très honorable ami ce soir s'il va exécuter sa promesse. Il sourit, mais je veux une réponse. Quelques-uns d'entre nous représentent des comtés où la bataille est rude et nous voulons être prêts. Je crois qu'en justice j'ai le droit de demander à mon très honorable ami une réponse à ma question.

Quelques DEPUTES: Continuez.

M. GUTHRIE: Laissez faire. Je m'en tiens à cela pour un instant ou deux. Le 5 décembre dernier, quand le très honorable premier ministre a présenté ce bill, il a parlé en ce sens. J'ai ici ses propres paroles. Il a dit qu'il s'informerait en Angleterre s'il y avait urgence, ou quelque chose en ce sens, et, dans l'affirmative, il présenterait sa mesure au Parlement, et si le Parlement ne l'adoptait pas, il en appellerait au peuple. Tiendra-t-il sa parole? Mon très honorable ami va-t-il répondre?

M. BORDEN: Je répondrai à mon honorable ami en temps et lieu.

M. GUTHRIE: Mon très honorable ami voudrait-li me répondre à présent? Il hoche la tête. Je présume que cela équivaut à un refus de répondre. La promesse est là dans tous les cas et il faut la lui rappeler. Elle a été faite à Montréal, elle a été faite ici, et aussi, je crois, à Toronto. Dans quelques jours le très honorable ministre tiendra une grande assemblée à Toronto, à l'Arena, afin de faire pièce à une plus grande assemblée tenue là lundi dernier. Je crois qu'il lui sera alors demandé sur le husting s'il est disposé à tenir la promesse faite aux électeurs de ce pays lorsqu'il a présenté le bill. Je ne sais pas s'il va répondre là à cette question ou s'il va se contenter de hocher la tête. Nous avons ici en cette Chambre le spectacle, au cours d'une question très importante, la nuit où le bâillon sera appliqué pour la première fois en ce pays, nous avons le spectacle du premier ministre, le principal représentant de la couronne en cette Chambre qui a pris un engagement dans son discours d'ouverture sur cette mesure et qui refuse de me répondre quand je lui demande s'il va tenir la parole alors donnée.

Un DEPUTE: Il tient toujours sa parole.

M. GUTHRIE: Il n'y a qu'une conclusion à tirer. Il dit que si ce bill n'est pas adopté par le Parlement, il va en appeler au peuple. L'honorable député de Peterborough a peut-être trouvé une issue pour permettre au premier ministre de passer. Je ne crois pas qu'il le fasse. Tout le monde peut, je crois, comprendre l'importance de la déclaration du premier ministre, et croira, d'après cette déclaration, qu'il exprimait sa pensée. La question se présente maintenant. Rachètera-t-il sa parole? Il ne veut pas le dire. Eh bien, ce spectacle est humiliant. Je n'aime pas à me servir de cette expression, mais elle rend la situation. S'il ne tient pas sa parole, je sais pourquoi, c'est qu'il ne le peut pas. Il ne me reste plus, je crois, que dix minutes à parler. Nous avons un ministre des Travaux publics (M. Rogers) qui affirme franchement devant cette Chambre que s'il connaît quelque chose, c'est en élections. Et il connaît si bien cela qu'il ne permettra pas au premier ministre d'ordonner la dissolution, parce qu'il sait quelles en seraient les conséquences.

M. THOBURN: Comme le 21 septembre 1911.

Quelques DEPUTES: Essayez!

M. GUTHRIE: Très bien, nous sommes prêts à accepter la défaite, si le peuple le désire sur cette question. Nous ne défions pas, mais nous sollicitons le premier ministre de donner au peuple l'occasion de se prononcer. Nous implorons le premier ministre de racheter sa promesse et d'aller devant le peuple. Il a toutes les raisons, toutes les raisons constitutionnelles pour aller devant le peuple et, outre le fait de manquer à sa parole, il se trompe constitutionnellement s'il ne le fait pas. Que répond-il à l'opposition à ce sujet: Il secoue la tête sans prononcer une parole. Ce ne peut être parce que l'influence du ministre des Travaux publics (M. Rogers) est si grande que c'est à cause de son absence momentanée de la Chambre que le premier ministre ne peut répondre à une question catégorique. Il a son ami le maître général des Postes (M. Pelletier) auprès de lui, peut-être que s'il le consultait nous pourrions avoir une réponse, car l'influence de cet honorable ministre est grande dans le cabinet. Les journaux de Toronto affirment que le très honorable ministre aura avec lui à Toronto le ministre des affaires navales (M. Hazen) et l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) et qu'il aura aussi l'appui de sir James Whitney. Ce sera là un fort bataillon de husting. Mais je serais curieux de voir

l'effet produit dans l'Aréna par la présence de ses trois collègues nationalistes sur le husting. Qu'il emmène avec lui mon honorable ami le maître général des Postes et lui fasse lire quelques extraits de ce fameux journal l'"Evénement". Que le maître général des Postes lise aux Torontoniens les choses qu'il fait circuler dans la province de Québec, parmi les électeurs—ce langage si déshonorant que l'on a peine à croire qu'il puisse se trouver un journal pour le publier et le mettre en circulation parmi les électeurs d'aucune partie du Canada. Ce journal déclare, en effet: Nous enverrons cet argent en Angleterre parce que c'est le moyen le plus économique d'en sortir; nous ne serons pas obligés de servir sur les vaisseaux anglais, nos concitoyens ne serviront pas dans la marine; et en ce qui concerne les frais, ceux-ci seront payés par Ontario et l'Ouest. Mon honorable ami va-t-il emmener le maître général des Postes avec lui à Toronto. Va-t-il emmener le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) ? Va-t-il amener le secrétaire d'Etat (M. Coderre)? Je voudrais savoir s'il va emmener avec lui la "Merveille du Manitoba"? Ce serait une curiosité dans l'Arena, je puis vous le dire, et s'il avait le soin de s'y rendre en véritable costume de l'Ouest avec tatouages et plumes il pourrait aussi pendre à sa ceinture plusieurs chevelures afin de poser devant l'auditoire. Il aurait le trophé de Macdonald à sa ceinture, mais il ne pourrait pas en être très fier. Il aurait le trophée d'Antigonish et ensuite le trophée de la concession Donaldson à exhiber devant les électeurs de Toronto. Croyez-vous que le premier ministre ira célébrer à Toronto l'adoption en comité du bill naval grâce à la loi de clôture, grâce au bâillon?

Examinons maintenant la situation. On appelle cela un don pur et simple. Mon très honorable ami lors de son premier discours sur le sujet en cette Chambre a dit que c'était un don gratuit de la part du peuple du Canada dans lequel tout Canadien saura qu'il participe, et il a ajouté qu'il venait spécialement à propos, Son Altesse Royale gouvernant le Canada. Est-ce un don gratuit? Que va-t-on en penser en Angleterre. C'est un cadeau qui cause des dissensions dans le cabinet même du très honorable ministre, un cadeau qui a créé plus de divisions que je n'en ai jamais vu en cette Chambre des communes et je crois plus qu'il n'en a été créé depuis la confédération, un cadeau qui divise ce pays d'un bout à l'autre et que le peuple condamnerait d'une façon écrasante s'il lui était fourni l'occasion de se prononcer, un cadeau qui ne peut être approuvé par cette Chambre que par la force physique et par l'emploi du bâillon. Voyez l'effet moral d'un tel cadeau en Angleterre. Présenté sous cette forme votre cadeau sera-t-il accepté par le gouvernement britannique ? J'en doute. Voilà maintenant que les journaux anglais cherchent à dicter au Sénat la conduite à suivre; pourquoi ne pas faire la leçon au Gouvernement sur ce qu'il a fait. Il y avait une issue pour le Gouvernement s'il avait voulu s'en prévaloir. En n'importe quel temps depuis la date de la présentation du bill, le 5 décembre jusqu'à présent, il a été loisible au Gouvernement d'adopter une ligne de conduite ferme et courageuse et—j'en appelle au premier ministre—celle qu'il avait promis d'adopter en y engageant sa parole. Il aurait pu ainsi s'exempter d'appliquer la règle de clôture et le bâillon; il aurait pu aller devant le peuple et si celui-ci lui eût continué sa confiance, c'eût alors été le temps de faire ce cadeau à la Grande-Bretagne avec l'appui moral du peuple du Canada. Mais il ne peut le faire maintenant, c'est impossible. Son bill ne passerait pas sans le bâillon et il le sait bien. Il fait passer d'une manière inconstitutionnelle une mesure contre le désir de la grande majorité du peuple de ce pays. Nous nous sommes opposés au bill avec toute la force, l'opiniâtreté et la constance dont nous sommes capables. Nous le combattrions jusqu'à la fin si nous en avions la liberté. Mais demain matin à deux heures notre opposition et notre argumentation prendront fin automatiquement et la voix du peuple ne s'est pas fait entendre sur cette mesure, la plus importante, comme l'a dit le ministre du Commerce (M. Foster) qui soit jamais venue devant cette Chambre depuis la confédération.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est): Il est à peine possible de reconnaître dans l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) le même monsieur qui est revenu de ses vacances de Noël. Avant le congé de Noël, notre collègue faisait littérallement feu et flamme, à son retour il était prêt de se mettre à genoux pour manger dans la main du Gouvernement et il disait: "Faisons un compromis au sujet de cette mesure." Lorsqu'il est revenu il disait: "Nous sommes prêts à accepter un compromis."

M. GUTHRIE: Je dois corriger mon honorable ami; je n'ai rien dit de tel.

M. BENNETT: L'honorable député a dit: Vous avez raison dans votre projet d'offrir des dreadnoughts et nous allons vous appuyer.

M. GUTHRIE: Je n'ai jamais fait les déclarations que me prête l'honorable député de Simcoe.

M. BENNETT: L'honorable député a dit ceci:

Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de modifier cette partie du bill de façon à dire deux dreadnoughts? Est-ce que nous ne pourrions pas de ce côté-ci de la Chambre modifier notre proposition et permettre la construction de ces dreadnoughts en Angleterre?

Et cependant l'honorable député croyant que je n'avais pas ses paroles par devers moi et avec cet aplomb qu'il a toujours montré sur les hustings...

M. GUTHRIE: Cette citation n'est que partielle; ce n'est pas là l'assertion faite d'abord par l'honorable député de Simcoe et s'il était un gentilhomme, il le dirait.

M. BENNETT: Je connais l'honorable député depuis vingt ans et je l'ai connu alors qu'il était connu par les libéraux de la province d'Ontario comme le petit orateur à dix dollars le discours.

Quelques DEPUTES: C'est honteux.

M. GUTHRIE: C'est une fausseté complète.

M. BENNETT: J'accepte la dénégation de l'honorable député, mais je vais le renvoyer aux procès en contestation de l'élection de Huron-ouest quand le nom de l'honorable député a été affiché avec celui du capitaine Sullivan et la question était de savoir si c'était un acte...

Plusieurs DEPUTES: A la question!

M. le PRESIDENT: L'honorable député devrait, je crois, s'en tenir à la question.

M. BENNETT: De sorte qu'avec son aplomb ordinaire l'honorable député fait une certaine déclaration même en face de ceux qui le connaissent bien. Il y a devant le peuple du Canada une grande question et deux politiques. La mesure contient la politique énoncée par le premier ministre du Canada. L'honorable député de Wellington-sud a demandé au premier ministre s'il va tenir sa parole. Je puis dire à mon honorable ami que le premier ministre du Canada a toujours tenu et tiendra toujours parole. Puisque le premier ministre a dit que si le Parlement refusait de sanctionner ce bill, il irait devant le peuple, je désire dire ici ce soir que si la Chambre des communes n'adopte pas le bill, le premier ministre en appellera au pays. (Exclamations à gauche.) Qu'on me permette de toucher à un ou deux faits auxquels l'honorable député de Wellington-sud a fait allusion. Il dit qu'une assemblée extraordinaire a été tenue à Toronto. Oui, ce fut une assemblée extraordinaire. L'ancien premier ministre et un autre monsieur de l'autre côté sont allés à l'assemblée porteurs de résolutions qui devaient être adoptées à l'assemblée. Quelles étaient ces résolutions? Pour demander au Sénat du Canada de rejeter le bill de la marine. Mais dès que l'honorable député de Russell (M. Murphy) a osé faire des remarques désagréables à l'adresse du premier ministre du Canada, la colère de l'assemblée s'est manifestée si clairement qu'il a fallu rengaîner les résolutions.

M. CLARK (Red-Deer): Je soulève la question de règlement ou de privilège, appelez-là comme vous voudrez, monsieur le président. J'étais un des orateurs à cette assemblée et je désire déclarer que quant à moi, je n'ai pas apporté de résolution. Je n'en ai pas remis dans ma poche et que je ne le ferai jamais pour les beaux yeux de l'honorable député de Simcoe ni pour aucun autre tory qui ait jamais existé.

M. BENNETT: Quelqu'un a dit avec beaucoup d'à propos que le signe le plus évident de la sagesse est le bonheur continu. Je désire attirer l'attention du comité sur le bonheur ininterrompu qui existe de l'autre côté de la Chambre, s'il faut en juger par l'attitude de l'honorable député de Saint-Jean et de l'honorable député de Red-Deer, cet après-midi. Quand l'absence de ce bonheur est aussi visible chez les honorables députés de l'autre côté, il faut qu'il y ait un manque de sagesse extraordinaire. La véritable absence de sagesse a pour centre le très honorable chef de l'opposition et il le sait, il a commis la plus grande erreur de sa vie en prenant la position qu'il a prise et qu'il continue à garder sur cette question. Tout le monde sait cela, et le Montreal "Herald", le grand organe libéral lui a dit qu'il se trompe. Le très honorable collègue rit; je sais très bien que c'est quand il rit qu'il souffre le plus. L'attitude du premier ministre du Canada n'a pas cessé d'être logique. Je ne citerai pas les paroles qu'il a prononcées avant les dernières élections, mais elles revenaient à ceci: Si j'arrive au pouvoir, j'irai en Angleterre demander aux lords de l'amirauté quels sont les besoins de l'empire, de l'Angleterre et du Canada. J'agirai conformément aux informations qui me seront fournies et j'accorderai sans retard une aide effective. Ce sont là ses paroles et il a tenu chacune d'elles. Ce bill est le résultat de ses déclarations. Je ne lirai pas le mémoire du très honorable Winston Churchill. Le voici en résumé, à savoir " que l'amirauté anglaise accepterait l'aide puissante que le Canada voudrait bien lui accorder, suivant les conclusions de ce bill." C'étaient là ses paroles et elles sont consignées dans le mémoire de l'amirauté. Mais même si aucun arrangement n'avait été présenté au peuple du Canada, si l'honorable premier ministre, avec la réputation dont il jouit, était revenu et avait dit au peuple: Je me suis consulté avec l'amirauté; ces messieurs m'ont fait des confidences et comme résultat, je demande au Canada d'adopter ce bill, ce bill aurait reçu l'approbation du peuple du Canada, comme il sera approuvé par tous les conservateurs en cette Chambre.

Bien plus, il sera approuvé même par des honorables membres de l'autre côté, l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean), qui a voté en faveur de la résolution. On nous a dit que des entrevues secrètes avaient eu lieu entre le premier ministre, ses collègues et l'amirauté. Quelle

objection y a-t-il à ce que des hommes de leur haute position aient des conférences secrètes. Les honorables membres voudraient-ils donc que la position de l'Angleterre soit connue du monde entier? Il n'y a que peu de temps, lord Roberts a parlé des conditions des affaires en Angleterre et la presse anglaise l'a blâmé d'avoir divulgué la faiblesse de l'Angleterre. Prenons un autre cas. Lorsqu'une personne est condamnée à mort et qu'il est fait appel à la clémence de l'exécutif, le rapport du juge qui a présidé au procès est soumis au ministre de la Justice et ses collègues, mais je demande aux honorables membres de l'autre côté si quelqu'un d'entre eux serait disposé à proposer que ce rapport soit déposé sur le bureau du Parlement et publié. La chose ne se fait pas et n'a jamais été faite dans les causes capitales.

M. WILSON (Laval): La chose a été faite au sujet de Shortis.

M. CARVELL: S'agit-il ici d'une cause capitale?

M. BENNETT: La pendaison d'un homme est une affaire sérieuse et une question où tout l'empire britannique est intéressé est d'une nature telle qu'elle exige que la plus entière confiance repose en ceux qui sont revêtus de l'autorité suprême. Après sa consultation avec ceux qui ont charge des affaires en Angleterre, le premier ministre du Canada devait-il créer une panique à son retour? Nous savons tous que lorsque les fraudes de la North Atlantic Trading Company ont été révélées à cette Chambre il y a quelques années et qu'il a été prouvé que des centaines de mille dollars avaient été irrégulièrement dépensés, le très honorable chef de l'opposition (sir W. Laurier) s'est levé de son siège pour dire: Nous ne pouvons donner les noms des personnes impliquées parce qu'elles se suicideraient; et, cependant, les membres de la gauche disent que toutes les confidences faites au premier ministre du Canada par les lords de l'amirauté devraient être révélées au peuple du Canada.

Prenons un autre exemple. Un certain collègue, chef d'un grand parti politique en ce pays, est allé d'un bout à l'autre de ce pays sonnant l'alarme. A-t-il dit au peuple du Canada que son parti ne réussirait pas? Non, à l'est et à l'ouest, au nord et au sud, il a dit à ses amis: "Pariez sur le vieux coq", et aujourd'hui le très honorable membre est l'objet des malédictions de ses amis et admirateurs qui ont perdu leur argent pour avoir gagé sur le vieux coq. Il est absurde et déplacé de prétendre que les sujets secrets et d'une nature confidentielle qui ont fait l'objet d'une entente entre les lords de l'amirauté et le premier ministre du Canada et ses collègues devraient être rendus publics. Il y a eu des réunions sympathiques entre les lords de l'amirauté et les représentants du Canada; de ces conférences est sorti le projet dont le Parlement a été saisi et qui a, en grande partie, l'approbation du peuple canadien.

Il est curieux d'entendre les honorables membres de l'autre côté dans leurs tentatives de se divertir au dépens de l'entente entre le Canada et la Grand-Bretagne sur cette grande question. Pendant toute la discussion l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'a cessé de faire appel aux intérêts matériels de ses électeurs. On ne trouve aucun idéalisme chez lui. Dans chaque occasion il s'est appesanti sur ce fait, pour influencer les électeurs de sa circonscription, que l'exécution du programme libéral apporterait des avantages matériels aux habitants de la ville de Saint-Jean. Je désire faire remarquer à l'honorable député de Saint-Jean qu'il y a en ce pays un sentiment plus élevé que celui qui consiste à faire appel à la cupidité et l'avidité de quelques électeurs de la ville de Saint-Jean, le sentiment que le temps est arrivé pour le Canada de faire ce qu'il aurait dû faire depuis longtemps déjà, aider à la défense de l'empire. Quels sont les autres arguments des honorables membres de l'autre côté? Il y a la proposition d'avoir ce que l'on appelle deux unités tactiques. Je n'aurai pas le temps d'étudier cet argument; l'absurdité de cette proposition a été, à maintes reprises, exposée à la Chambre. Et il a été démontré que dans un cas de nécessité ce secours serait illusoire. A quoi serviraient leur "Niobé" et leur "Rainbow", si la guerre éclatait sur la haute mer. Je présume qu'ils auraient peur de s'éloigner du rivage. Ce dont le pays a besoin aujourd'hui, c'est exactement ce qui a été formulé dans le document émanant de l'amirauté. Il s'agit de donner une aide effective à l'empire et le seul moyen c'est de contribuer à donner aux armements de la Grande-Bretagne le premier rang parmi les nations du monde de façon qu'elle soit en état de se mesurer avec les plus grandes puissances, en tout temps et en tout lieu.

Nos honorables collègues ont parlé tant et plus d'une élection. S'imaginent-ils que le peuple de ce pays n'a rien autre chose à faire que des élections à tout bout de champ pour plaire à ces messieurs de la gauche qui ont perdu leur place? C'est ce qu'ils nous demandent de faire. Tous les jours les corridors de la Chambre sont fréquentés par des anciens ministres qui tous demandent qu'il y ait des élections. Ils veulent un autre tour de carte. Ils ont perdu leur argent et ils veulent essayer de se refaire. En ces temps où le pays se développe si rapidement, le peuple est trop enclin à s'occuper sérieusement d'affaires pour s'arrêter aux plaintes et aux lamentations—je remercie le très honorable chef de l'opposition d'avoir introduit ce mot lamentations

dans le Parlement—et il désire que les affaires du pays soient conduites sur un pied d'affaires. Pourquoi la Grande-Bretagne n'aurait-elle pas sur la haute mer une marine qui lui permît de se mesurer avec n'importe quelle puissance du monde? On nous dit, de temps à autre, que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) réflète l'opinion de l'école libérale anglaise. Je désire lui dire ceci que j'ai lu un discours de Cobden dans lequel il fait la remarquable déclaration qu'il serait prêt à consentir à une dépense de £100,000 pour augmenter la marine de l'Angleterre si la France augmentait sa puissance navale, car il regarderait cette démarche comme une menace pour l'Angleterre. Il est vrai qu'il ne s'agit ici que d'une différence d'opinion entre Cobden et Clark; mais je crois que le nom de Cobden vivra quand celui de Clark sera tombé dans l'oubli.

Les guerres sont dispendieuses. Elles coûtent des vies comme elles coûtent de l'argent. La guerre du Sud-Africain a coûté $300,000,000 à l'Angleterre, sans compter les vies qui y ont été perdues.

Il faut aujourd'hui que l'Angleterre soit en position de conserver ce qu'elle a conservé pratiquement depuis cent ans, la paix non seulement de la Grande-Bretagne, mais la paix du monde entier. Nous sommes des sujets britanniques. Nous sommes sujets britanniques d'abord et Canadiens ensuite, et nous devons consacrer toutes nos énergies à rester ce que nous sommes.

Il est possible qu'il n'y ait pas de danger immédiat et que nous ne soyons pas à la veille d'une grande guerre. Mais tout le monde sait que les préparatifs ont toujours été et seront toujours le prix de la paix, en fin de compte. Cent ans se sont écoulés depuis la grande guerre contre l'Angleterre alors que les forces navales alliées de la France et de l'Espagne avaient formé le projet de faire une descente sur les rives de la Grande-Bretagne. Il n'y a pas un écolier ou une écolière qui ne se rappelle avoir lu et ne conserve dans sa mémoire les exploits de ce vaillant marin, Nelson, qui vint alors de l'avant et dont le nom sera toujours associé à la glorieuse victoire de Trafalgar. Le peuple d'Angleterre attendait sur ses rives, redoutant une descente de la part de cette puissante armada, et nous nous rappelons ce qui s'est passé alors. Nelson montra sa valeur, sa bravoure, son génie et comme résultat son nom est dans toutes les maisons où l'on parle la langue anglaise. Tous savent qu'au mât du vaisseau amiral flottait la devise: "l'Angleterre demande à tous de faire leur devoir". Aujourd'hui à travers l'océan la Grande-Bretagne demande au Canada de faire son devoir et je crois que, par la voix de ce Parlement, le Canada démontrera qu'il est prêt à faire son devoir en cette circonstance.

Des honorables membres ont fait des suppositions sur ce que fera le Sénat à l'égard du présent projet de loi. J'ai trop confiance en la majorité qui compose le Sénat du Canada, pour croire qu'il ne s'élèvera pas au-dessus des préjugés de parti et qu'il ne sera pas britannique et canadien dans toute l'acception du terme. Je crois que ce sera à la gloire suprême et à l'honneur du Parlement canadien—qui rejailliront sur la Grande-Bretagne et sur tout l'empire—que ce Sénat libéral a déclaré que le Canada doit avoir sa part dans l'association de l'empire, que le Canada doit accomplir ce qu'il aurait dû depuis longtemps réaliser, qu'il doit avoir sa part du fardeau de l'empire. Il accroîtra ainsi la grandeur de l'empire, dont la magnificence et la suprématie ont fait la thème des poètes et des écrivains dans les siècles passés, comme elles le feront, avec l'aide de Dieu ,dans les siècles futurs.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur le président, je crois pouvoir invoquer le témoignage de la mémoire des honorables membres siégeant de ce côté de la Chambre, ainsi que de l'autre côté, que ce n'est pas mon habitude de relever des personnalités me concernant dans tout débat soulevé dans cette Chambre. Je n'ai pas l'intention de me départir de cette règle. Je n'ai qu'un mot à adresser à l'honorable membre qui vient de reprendre son siège (M. Bennett) (Simcoe-est). Quand il affirme que nous sommes partis d'Ottawa pour la réunion de Toronto avec des résolutions dans nos poches, il formule une assertion, —malgré son peu d'importance, à peine est-elle digne de mention—absolument dénuée de fondement.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je ne crois pas avoir affirmé que le très honorable membre ni tout autre membre de son parti ait quitté Ottawa avec leurs résolutions dans leurs poches. J'ai dit, et c'était mon intention de dire que des résolutions devaient être soumises à l'assemblée, et que, si elles ne l'ont pas été, quelle était alors le but de la réunion?

Sir WILFRID LAURIER: La rectification de l'honorable monsieur contraste avec les paroles qu'il a prononcées; mais cela n'est pas de conséquence. Il n'a pas été dressé de résolutions, et nous sommes allés à cette assemblée dans l'exercice de nos droits de sujets britanniques canadiens pour présenter nos vues aux habitants de Toronto.

Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, à cette phase du débat, d'entrer dans la discussion générale qui a occupé l'attention de la Chambre depuis déjà plusieurs semaines. Je ne sais si je serai plus heureux que mon honorable ami, siégeant derrière moi, et qui vient d'adresser une question à mon très honorable ami, le premier ministre, au sujet du très important amendement à l'article 2, présenté par mon honorable ami de Welland (M. German).

Mais avant d'aborder ce sujet, je désire dire un mot en réponse aux observations plusieurs fois entendues au cours des quel-

ques derniers jours, à l'égard de la longueur du débat sur le présent projet de loi en comité général. L'observation formulée impliquait que la longueur du débat avait été anormale et excessive. On a fréquemment fait observer que le projet en était à son vingtième jour de délibération en comité. Je me suis risqué à dire dans une circonstance précédente que cette délibération n'était ni anormale ni excessive, mais que je pouvais signaler des cas en Angleterre, où, en dépit du bâillon, de la guillotine ou du kangourou, dont un membre de ce Gouvernement pourrait prier Dieu de nous préserver en ce pays—il ne pourra plus prier Dieu—et malgré tous ces obstacles à la liberté de parole, la discussion en comité général a duré environ trois semaines. Dans ces jours modernes, l'étude d'un projet de loi en comité en est la partie importante. En effet, des autorités affirment que l'étape du comité a toujours été la partie la plus importante de la délibération d'un projet de loi. L'auteur autrichien, Redlich, qui a écrit sur le système parlementaire britannique avec peut-être plus de clarté qu'aucun écrivain anglais, s'exprime ainsi au sujet de la discussion d'un projet de loi en comité général:

Nous pouvons donc dire que le centre de toute l'action législative de la Chambre des communes se trouve dans la région des travaux du comité général de la Chambre. C'est en comité que se décide réellement le sort d'un projet de loi; sa forme définitive y est arrêtée dans le heurt des partis et des opinions, ou bien par les compromis qu'ils font entre eux. A cette étape, le débat est entièrement libre; les membres peuvent parler sur chaque question autant de fois qu'ils le jugent nécessaire. Les discours prononcés en comité sont généralment courts, au fait, exacts et simples. Ils ont presque le ton d'une conversation et ils sont rarement imprégnés de rhétorique. L'objet du débat en comité est d'arriver à des décisions sur des questions importantes et de décider tour à tour les points de détails essentiels. Le but du débat est de convaincre et non de gagner un simple avantage de controverse. Par conséquent, le comité offre aux membres individuellement le meilleur champ pour manifester leur connaissance d'experts, leur activité infatigable, leur aptitude aux affaires de routine et à une prompte action. Beaucoup de nouveaux membres y établissent leur réputation, surtout celui dont les titres au premier rang au Parlement sont basés sur l'aptitude et sur la connaissance des affaires politiques et administratives, plutôt que sur l'éclat de son talent oratoire.

Chacun conviendra que le présent projet est un projet de prime importance. Ce n'est donc rien d'insolite ni d'extraordinaire que l'étape du comité ait duré des semaines, comme elle a déjà duré. L'observation même émise par Redlich, et que je viens de lire au comité, est expliquée par un fait sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Mon honorable ami de Welland a proposé un amendement qui va jusqu'à la racine du présent projet de loi. Cet amendement est d'une importance extraordinaire. Il a été présenté il y a deux ou trois jours seulement et il n'a pas occupé plus d'une couple d'heures de discussion. Le deuxième article du projet de loi que nous sommes actuellement à délibérer est conçu dans les termes suivants:

A même le fonds du revenu consolidé du Canada, il est loisible de verser et d'affecter une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Bien que le projet de loi ne l'énonce pas, le Gouvernement a maintes et maintes fois déclaré que l'objet de ce crédit est la construction de trois dreadnoughts. Chacun sait, et l'on sait en général, qu'il est impossible de faire construire ces trois dreadnoughts dans le cours de douze mois. Leur construction exigerait trois années ou plus. Le principe de gouvernement parlementaire en vigueur en Grande-Bretagne pendant plus de cent ans est qu'il ne faut pas confier au Gouvernement du jour plus d'argent qu'il n'en peut dépenser durant son exercice. Si une entreprise publique doit coûter plus qu'il ne peut être dépensé dans un exercice, la Chambre apprend le coût définitif de l'entreprise, et il est voté pour un exercice un crédit, qui est renouvelé à chaque exercice, jusqu'au parachèvement de l'entreprise. Tout marché passé en vertu de ce principe renferme une condition que le marché ne sera effectif que si le Parlement l'approuve et vote les crédits à cet effet. Le présent article du projet de loi que nous sommes à délibérer méconnaît ce principe, car cet article met entre les mains du Gouvernement un crédit, non pour un exercice, mais pour un certain nombre d'exercices. Le vrai principe à suivre est celui énoncé dans l'amendement proposé par mon honorable ami de Welland. Il énonce que le Parlement votera $35,000,000, mais que le crédit ne sera voté que pour chaque exercice. L'amendement est ainsi conçu:

Le crédit à cet égard étant de temps à autre voté par le Parlement, il est loisible de verser et d'utiliser à même le fonds du revenu consolidé du Canada une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître rapidement les forces navales de l'empire.

Je réitère que cet amendement renferme le vrai principe constitutionnel. Par exemple, dans les prévisions budgétaires du présent exercice, nous avons des articles de $10,000 à $50,000 affectés à des entreprises qui coûteront définitivement beaucoup plus; mais on croit qu'il sera seulement dépensé $10,000 à $50,000, selon le cas, au cours de l'exercice, et l'on vote par suite un crédit jusqu'à concurrence de ce montant. Ce principe a été reconnu depuis les premiers jours de la Confédération.

Permettez-moi de prendre le cas le plus plausible de tous, la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. En 1881, le Gouvernement a passé une convention avec le syndicat du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vue de la construction de cette voie ferrée, et il a été convenu que le Parlement accorderait un crédit de $25,000,000. Le chapitre 1, Victoria 44, article 9, est ainsi conçu:

Le Gouvernement consent à accorder à la compagnie une subside de $25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terre, en considération duquel subside la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien sera achevée, et ce chemin de fer sera équipé, entretenu et exploité; les dits subsides respectivement à être versés et octroyés au fur et à mesure de la marche des travaux, de la manière et aux conditions suivantes: que le dit subside en argent est par le présent réparti et approprié comme suit, savoir, section centrale, $15,000,000, section de l'est, $10,000,000, total, $25,000,000. Après la construction d'une partie du chemin de fer par le présent contractée, de pas moins de vingt milles de longueur, et après l'achèvement de cette partie, de manière à permettre la circulation de trains réguliers sur cette partie, ainsi que l'équipement, sur cette partie, nécessaire au trafic de cette partie, le Gouvernement versera et octroiera à la compagnie les subsides en argent et en terres y applicables, en conformité de la répartition et de l'appropriation de cet argent et de ces terres, ainsi que ci-dessus prescrit.

Le Parlement fédéral a ensuite ratifié le paiement, et il a, dans la suite, voté un crédit pour chaque exercice, à mesure que les travaux avançaient. Dans l'exercice suivant, 1882, la loi des subsides contenait un article de $8,500,000, à titre de subvention à la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le même principe a été suivi dans la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et nous le rencontrons dans toute notre législation, sans exception, à ma connaissance, sauf dans le présent cas.

Lors du débat sur cette question, l'autre jour, le premier ministre a invoqué, à preuve du contraire, le crédit accordé à la Commission d'embellissement d'Ottawa, mais il n'y a pas de parallèle entre les deux. La commission d'embellissement d'Ottawa a d'abord obtenu une subvention de $60,000 par année, montant qui a ensuite été porté à $100,000. A notre avènement au pouvoir en 1896, nous avons constaté que le Gouvernement versait chaque année la somme de $15,000 à la corporation d'Ottawa, en rémunération des services rendus au Gouvernement à l'égard de ces édifices publics. La corporation d'Ottawa a adressé une demande tendant à faire augmenter cette subvention. Nous n'avons pas jugé à propos de le faire, mais nous avons proposé à la corporation, en considération des services qu'elle nous avait rendus, d'accorder à une corporation instituée par nous la somme de $50,000, subséquemment portée à $100,000, à être exclusivement affectée à l'embellissement de la ville d'Ottawa. Il y a une grande différence entre cet arrangement et le présent. Dans le présent cas, nous mettons entre les mains du Gouvernement $35,000,000, à être dépensés de la manière qu'il jugera à propos et quand il sera prêt à effectuer la dépense dans un, deux ou trois ans, mais il n'aura plus de crédit à demander au Parlement. Dès que l'argent sera versé au Gouvernement, il est entre ses mains et le Gouvernement ne doit pas rendre compte de la dépense à qui que ce soit. C'est un mépris absolu du principe que nous avons jusqu'ici suivi. L'autre soir, le ministre de l'Agriculture a fait observer que son propre projet de loi à l'effet d'aider à l'agriculture était un cas semblable à la proposition contenue au présent projet de loi à l'effet d'aider à la marine. J'ai fait observer au ministre de l'Agriculture qu'à un ou deux égards son projet de loi devançait de beaucoup celui du ministre des Chemins de fer relativement aux grandes routes. Je rappellerai cependant au ministre que les dix millions qu'il a demandés au Parlement ne sont pas mis à sa disposition en bloc. Le Parlement lui confère seulement le pouvoir et l'autorité de dépenser une certaine somme chaque année. Il n'est pas nécessaire qu'il se présente chaque année devant le Parlement, mais il ne peut dépenser plus qu'un certain montant chaque année. Il est limité, et sa discrétion à cet égard est très différente de celle dont sera investi le ministre des Affaires navales aux termes du présent projet de loi. Le ministre de l'Agriculture ne peut dépenser les dix millions au propre gré de sa volonté dans une, deux, trois ou quatre années, mais un certain montant chaque année; tandis que le ministre des affaires navales reçoit, en vertu de ce projet de loi, les $35,000,000 en bloc sans être obligé de s'adresser de nouveau au Parlement pour obtenir d'autres crédits.

On a maintes et maintes fois débattu cette question en Angleterre, et il m'a jamais été adopté de proposition du genre de celle contenue au présent projet de loi. Ce bill confère au ministre des Affaires navales du Canada plus d'autorité que le Parlement de la Grande-Bretagne n'en confère à M. Churchill. Lorsque le premier lord de l'amirauté demande un crédit, et il ne le demande que pour un exercice, et il doit chaque année s'adresser au Parlement, muni de ses plans, et les lui soumettre. Il doit aussi faire connaître la dépense qui sera effectée pour les travaux de l'exercice suivant. Chaque année il doit ainsi se présenter devant le parlement afin d'obtenir un autre crédit. Ce sujet est un des plus importants qu'on ait débattus dans la Chambre des communes britannique au cours du dernier siècle. Il a pro-

voqué de nombreux débats et, dans cette partie de son ouvrage, Todd a consacré plusieurs pages à l'explication de ce principe. A la page 488 du premier volume de son ouvrage, il énonce:

Il a surgi au cours des dernières années une importante question—du même genre en principe que celle que nous venons d'étudier—au sujet des marchés à passer entre tout ministère du Gouvernement exécutif et d'autres parties, en vue de l'accomplissement d'un travail ou d'un service, dont l'entreprise a été ou pourra, dans la suite, être autorisée par le Parlement. Il est manifeste que, dans ces marchés, la responsabilité ne retombe régulièrement que sur l'exécutif. Toutefois, il est également évident que le Gouvernement n'a pas d'autorité constitutionnelle pour passer un marché qui liera la Chambre des communes, par laquelle doivent être votés les fonds nécessaires à l'exécution du marché; et qu'il faut au préalable obtenir le consentement du Parlement pour tous les nouveaux marchés.

Puis, à la page suivante, il termine cette partie de son sujet dans les termes suivants:

Il suffira d'énoncer ici les conclusions auxquelles on sera arrivé, comme résultat de cette enquête, dans le but d'assurer qu'il soit donné au Parlement un avis régulier de tous marchés à être à l'avenir passé par le Gouvernement et qui pourront engager une dépense future d'un montant excédant celui que le Parlement a voté pour un service déterminé.

Plus loin, il cite un cas plausible dans l'historique des ouvrages défensifs, qui ont duré plusieurs années. Il a été nommé une commission qui a fait un rapport, sur lequel le Gouvernement a basé son action. En voici le résultat:

En 1865, conformément aux avis formulés par le comité des arsenaux maritimes royaux en 1864, et en vue de l'achèvement plus économique et plus expéditif de certains ouvrages pour l'agrandissement des arsenaux maritimes royaux à Portsmouth et Chatham, le Gouvernement a obtenu du Parlement, en faveur de l'amirauté, l'autorisation de passer des marchés pour une durée de pas plus de cinq années, la somme maxima, payable en faveur de tout semblable marché ne devant pas excéder £250,000 dans toute année; cette somme devant être payée par le Parlement chaque année, au cours de l'exécution du marché; une copie de tout marché passé sous l'autorité de la présente loi devant être déposée sur le bureau des deux Chambres du parlement dans les trente jours qui suivront sa passation, ou dans les trente jours qui suivront la prochaine réunion du Parlement, si ce marché a été passé pendant les vacances.

Voici une gouverne pour mon très honorable ami. S'il désire suivre le précédent établi ici, obéir à la loi parlementaire, il doit accepter l'amendement de mon honorable ami de Welland. Cet amendement porte que les crédits ne seront pas versés en bloc, mais qu'ils devront être votés chaque année. Il faudrait accepter cet amendement. Quelle raison peut-on invoquer pour le rejeter?

Mon très honorable ami a répondu à une partie de l'objection de mon honorable ami de Welland, lorsqu'il a présenté le sixième article prévoyant qu'il faudrait rendre un compte au Parlement dans les premiers quinze jours de chaque session. Je proposerais un autre amendement décrétant ce qui suit:

Que tout marché passé sous l'empire de cette loi sera soumis aux deux Chambres du Parlement dans les trente jours qui suivront sa passation, ou dans les trente jours qui suivront la réunion du Parlement, si ce marché a été passé dans les vacances.

En premier lieu, il est présenté un amendement portant qu'il faudrait adjuger toutes les entreprises sur soumissions. Tout marché passé sous le régime de la présente loi devrait être déposé sur le bureau de la Chambre immédiatement après la réunion du Parlement. Mon très honorable ami ne se formalisera pas ni ne se scandalisera si je lui dis que le présent projet de loi élaboré est dépourvu de toute précaution. Il prévoit simplement le vote du crédit. Toutes les précautions qui accompagnent d'ordinaire les subsides du Parlement manquent dans ce projet de loi. Considérez le projet depuis le premier article jusqu'au dernier. Permettez-moi de le lire à mon très honorable ami:

A même le fonds du revenu du Canada, il est loisible de verser et d'appliquer une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales actives de l'empire.

L'objection, que je réitère, semble être que ce crédit ne devrait pas être voté en bloc, mais par fraction chaque année. Le projet énonce encore:

La dite somme sera utilisée sous la direction du Gouverneur en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant.

De plus, en ce qui concerne les termes du projet, il est conféré un vaste pouvoir au Gouverneur en conseil (lisant):

Cette somme sera versée et utilisée, et les dits navires construits et mis à la disposition de Sa Majesté, en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le Gouvernement de Sa Majesté.

Je fais observer à mon très honorable ami qu'il faudrait modifier ce bill de trois manières différentes. D'abord, le crédit devrait être annuel. Puis, il faudrait adjuger toutes les entreprises sur soumissions. En troisième lieu, il faudrait soumettre au Parlement tous les marchés passés par le Gouvernement. J'ignore si mon très honorable ami est obligé de répondre à ma question, mais je soumets que le Parlement a le droit de savoir s'il est ou non

Sir WILFRID LAURIER.

disposé à approuver ces amendements au projet.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Monsieur le président, je ne trouve aucunement à redire à la demande de mon très honorable ami. Elle mérite une étude respectueuse et une réponse franche.

Toutefois, avant d'aborder les questions auxquelles la première partie de ses observations a acheminé, je désirerais affirmer que personne ne comprend plus parfaitement que moi l'importance des travaux accomplis en comité général de la Chambre à l'égard de tout projet de loi, mais assurément, mon très honorable ami se rappellera, et tout honorable membre se rendra compte que les neuf dixièmes du débat qui s'est produit à l'étape du comité auraient dû avoir lieu dans la discussion générale. Mon honorable ami de Welland (M. German) est à peu près le seul député qui ait conduit sa discussion comme il convient, suivant moi, en comité général.

Le très honorable membre mentionne que de très importants projets de loi présentés dans le Parlement impérial et dans d'autres parlements sont restés pendant des semaines à l'étape du comité. Le très honorable membre se reppelle certainement que ces projets de loi avaient une certaine longueur et renfermaient deux cents, trois cents, à quatre cents articles et impliquaient des considérations complexes. C'est sur des bills de cette nature et non des projets de loi tenant dans moins d'une page des débats que l'étude en comité a duré trois ou quatre semaines dans le parlement impérial, si ma mémoire me sert bien, comme je le crois.

Le très honorable membre a fait observer que ce Parlement ne rendra aucun compte, en ce qui concerne les versements effectués sous l'empire d'une loi de cette nature, si le Parlement l'adopte, si ce n'est après la réalisation de toutes les opérations. Eh bien, quel plus ample compte a-t-il été rendu au Parlement au sujet des navires dont mon très honorable ami a entrepris la construction en 1910? Quel plus ample compte est-il rendu de tout crédit affecté au chemin de fer Transcontinental? Quel compte plus détaillé mon honorable ami le ministre des Chemins de fer rendra-t-il au sujet de l'agrandissement du canal Welland? Nous avons fourni à ce comité tous les renseignements disponibles pour une fin de cette nature, et si les honorables membres de ce côté (la gauche) n'ont pas reçu tous les renseignements quil faudrait donner, c'est parce qu'ils ne les ont pas demandés, et qu'ils ont occupé le temps, qui aurait dû être consacré à critiquer légitimement le projet de loi en comité, à continuer un débat qui devait rentrer dans la discussion générale du bill.

En terminant ses observations, mon très honorable ami m'a posé trois questions. Il désire savoir, en premier lieu, pourquoi nous n'approuvons pas la proposition de mon honorable ami de Welland (M. German), apppuyée par des arguments présentés par cet honorable membre, qu'il faudrait apporter au deuxième article du présent projet de loi un amendement, lequel, en effet, exclurait cet article-là. L'amendement porte qu'il sera affecté $35,000,000 non en bloc, mais au fur et à mesure que le Parlement les votera.

La situation serait absolument la même, si l'article amendé selon la proposition de mon honorable ami de Welland n'était pas inséré dans le présent projet de loi, car le crédit n'entrera pas en vigueur jusqu'à ce qu'il soit voté par le Parlement. Et c'est cela même que nous demandons—que cette somme destinée à rendre à l'empire l'aide immédiate et effective que nous jugerons nécessaire soit actuellement voté par le Parlement dans cette Chambre, afin que l'empire et les nations de l'univers sachent que le Canada donne cette aide effective en cette circonstance.

De quelle manière l'intérêt public sera-t-il plus sauvegardé par des crédits annuels que par les propositions que nous présentons au Parlement? N'avons-nous pas fourni de notre mieux tous les renseignements que nous ont demandés les honorables membres de l'autre côté—plus amples que ceux donnés en 1910 par le très honorable membre, lorsqu'il a saisi le Parlement de son projet de loi?

Que comporte sa proposition? Que nous devrions affaiblir le présent projet de loi, en retranchant la seule disposition qui le rende effectif, le vote du crédit. C'est offrir à la mère patrie ce que nous pourrions appeler une brique d'or, sous la forme d'une mesure de nul effet et qui ne deviendrait pas effective avant que le Parlement eût encore délibéré le crédit qu'il faudrait affecter à cette fin. Le très honorable membre peut croire que c'est la manière de résoudre une importante question de cette nature, mais je suis obligé de dire, en ce qui me concerne, que sa proposition ne s'impose pas le moindrement à mon esprit, si nous devons supposer—et le très honorable membre nous dit que nous devrions supposer—que c'est le désir des deux côtés de cette Chambre de faire actuellement ce qui est raisonnable et nécessaire dans l'intérêt de l'empire dans son ensemble.

Maintenant, le très honorable membre semble très vivement s'intéresser au crédit annuel et au contrôle par le Parlement. Je crois me rappeler certaines mesures soumises à ce Parlement avant qu'on n'ait aucunement consulté le Parlement, et présentées par le très honorable membre lui-même.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle mesure?

M. BORDEN: La mesure relative à la construction de chemins de fer dans le Yukon, signée deux jours avant l'ouverture des Chambres.

Sir WILFRID LAURIER: Sujette à l'approbation du Parlement.

M. BORDEN: C'est ce que nous proposons actuellement. La seule différence consiste en ce que nous n'avons pas d'abord passé avec le gouvernement britannique de convention stipulant la construction de ces navires, pour ensuite nous présenter devant le Parlement et demander le vote du crédit. Si nous avions été disposés à suivre l'exemple de mon très honorable ami, nous aurions adopté cette attitude. Nous aurions dit à l'amirauté: Nous sommes disposés à engager le Canada à la construction de ces navires, lesquels seront adjoints aux autres navires de Sa Majesté dans la défense commune de l'empire. Nous aurions ensuite signé un contrat et nous l'aurions soumis à la ratification du Parlement. C'est l'attitude adoptée par mon très honorable ami dans le cas que j'ai mentionné. Il a fait un semblable marché à l'égard du chemin de fer du comté de Drummond, et il l'a signé. Il a fait un semblable marché au sujet du Canada Eastern Railway, et il a fait un semblable marché à l'égard du Grand-Tronc, et il les a soumis au Parlement après que tous ses partisans se fussent engagés à appuyer ces projets, car ils ne pouvaient voter contre sans faire perdre le pouvoir à leur parti. Je crois être bien dans la vérité, quand j'affirme que notre attitude dans le présent cas, en soumettant le présent projet au Parlement, dans des conditions où ce Parlement était absolument sans entraves, contraste favorablement avec l'attitude adoptée par le très honorable membre dans les quatre occasions que j'ai mentionnées, lorsqu'il lie les mains de son propre parti, en signant un contrat avant de le soumettre à cette Chambre. Je crois qu'on a affirmé que des marchés ont été passés par l'ancien ministère et pour des périodes de dix, quinze ou vingt années. Il se peut que le Parlement devait chaque année voter les crédits, mais, dans l'intervalle, si je ne me trompe, l'honneur du pays s'en était porté garant. Le ministère, dont le très honorable membre était le chef, n'a-t-il pas adjugé certaines entreprises de fournitures d'habillement pour une période de six ou sept années? Je désirerais que mon très honorable ami jetât quelque lumière sur ce sujet. N'a-t-il pas été adjugé des entreprises d'éclairage pour une longue période d'années? Je n'en suis pas sûr, mais je me rappelle avoir entendu de semblables observations. Et n'a-t-il pas été passé un marché pour une période d'années considérable. . .

Un MEMBRE: Un marché perpétuel.

M. BORDEN: Un marché perpétuel pour la fourniture de fusils et de canons passé par le ministère qui nous a précédés? Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) n'a-t-il pas aussi passé un marché, se répartissant sur une certaine période d'années, pour des distributeurs automatiques de timbres. Nous avons éprouvé de grandes difficultés en essayant de modifier quelques-unes des stipulations de ce marché, de manière à ce qu'il puisse favoriser un peu plus l'intérêt public.

M. LEMIEUX: Il a été présenté un projet de loi au sujet des distributeurs automatiques de timbres.

M. BORDEN: En ce cas, mon honorable ami, sans consulter le Parlement, a passé un marché d'une durée de vingt années.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre se méprend.

M. BORDEN: Avant de conclure cette affaire pour vingt ans, mon honorable ami en a-t-il informé le Parlement?

M. LEMIEUX: Je soumis un bill à la Chambre en 1911. Je ne me rappelle pas du tout avoir signé de marché.

M. BORDEN: Le bill autorisait-il un contrat pour vingt ans?

M. LEMIEUX: Je ne me rappelle pas. Je consulterai le statut dans un instant; mais je ne crois pas que mon très honorable ami soit correct.

M. BORDEN: Je ne veux pas causer la moindre injustice à mon honorable ami; je me suis contenté de citer ce que j'ai cru être les faits. Je voudrais faire remarquer que le bill autorisait ou n'autorisait pas un contrat de vingt ans. Dans la négative, mon honorable ami a eu tort de passer ce marché; dans l'affirmative, pourquoi une si absolue violation de la doctrine constitutionnelle a-t-elle été introduite dans cette Chambre sous forme d'une mesure par les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre. Mon très honorable ami va plus loin et désire savoir s'il y aura dans ce bill une disposition portant que ces navires soient construits par voie d'adjudication sur soumissions. Je demanderais au très honorable membre: Puisqu'il insiste tant sur ce point, pourquoi n'a-t-il pas introduit une disposition semblable dans ses crédits de 1910? Il proposait une dépense de plusieurs millions en 1910 pour la construction des navires, et je ne sache pas. . .

M. PUGSLEY: Tout montant non dépensé dans l'année deviendrait périmé.

M. BORDEN: Je comprends cela, mais ce n'est pas de cela que je m'occupe dans le moment. Je demande pourquoi cette disposition spéciale exigeant que la construction se fasse avec concurrence et publicité n'accompagnait pas la demande du crédit. Voici une demande d'un crédit de $35,000,000 pour la construction de bâtiments de guerre, il s'agissait alors de la demande d'un crédit de huit ou dix millions pour la construction de navires de moindre importance et il n'était nullement

stipulé en même temps que ces navires seraient construits avec concurrence et publicité.

Mon très honorable ami, avec raison, entreprit cette construction par voie de concours, mais il n'a pas accompagné sa demande de crédit d'une clause à cet effet. La réponse qui m'est parvenue de l'autre côté de la Chambre, quand j'ai donné cette information en réponse à l'honorable député de Welland (M. German), a été: Mais la dépense était prévue dans le budget ordinaire; ce n'est pas le cas actuellement. Si un seul membre de ce comité voit aucune raison ou aucun argument dans cette distinction, il possède une qualité intellectuelle que je n'ai pas. S'il est régulier que nous accompagnions ce bill de la stipulation que ces vaisseaux devront être construits par adjudications publiques, il viendra alors raisonnablement à l'esprit de chacun des membres de cette Chambre, de ce coté-ci ou de l'autre, qu'il aurait été également régulier et nécessaire d'insérer une disposition semblable au sujet du crédit que le très honorable député a demandé en 1910.

Je défie nos honorables collègues de trouver une distinction quelconque entre les deux cas. Je n'ai pas l'intention de me départir de la procédure ordinaire dans la présente circonstance; mais comme je l'ai indiqué hier soir, il est possible que, si le Parlement adopte ce bill, quelques-uns de ces vaisseaux soient construits dans les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne, dans lequel cas, je présume, il n'y aura pas de mise en adjudication, mais la construction se fera sous la surveillance directe et vigilante des officiers de l'amirauté anglaise. J'ai dit hier soir, et je le répète maintenant, qu'en ce qui concerne la construction de ces navires, nous suivrons l'avis de l'amirauté, qui possède dans ces matières les connaissances pratiques et l'expérience qui ne sont en possession ni du Gouvernement canadien ni d'aucune autre personne à son emploi.

Mon très honorable ami demande si nous soumettrons ou non au Parlement les marchés et tous les renseignements qui s'y rapportent. Je dis à mon honorable ami, sans aucun doute, et tous les détails de la dépense, autant que nous pourrons nous les procurer. J'ai déjà apporté au bill un amendement à cet effet. Il s'agit d'une dépense de l'argent public et il n'est pas seulement éminemment désirable, mais nécessaire que ce bill contienne toutes les garanties possibles en vue de l'intérêt public. Une fois voté, l'argent sera dépensé sous le contrôle du Gouverneur général en conseil, sur qui reposera la responsabilité d'une dépense sage et prudente de cet argent et de donner à ce Parlement tous les renseignements qui s'y rapportent. Il serait absolument inutile pour le Gouvernement ou aucun autre ministère de chercher à se débarrasser d'aucune partie de cette responsabilité, et pas un seul instant nous n'avons songé à cela. Je dis de nouveau à mon très honorable ami que nous ne voyons pas de raison qui s'oppose à ce que tout l'argent soit voté en même temps afin d'assurer une fois pour toutes la construction de ces vaisseaux. En ce qui concerne les soumissions, nous nous proposons de suivre l'usage adopté par les deux gouvernements, sauf la considération à laquelle j'ai fait allusion, à savoir qu'il pourrait arriver que quelques-uns de ces navires fussent construits en Angleterre; et en ce qui concerne les renseignements, nous nous ferons un devoir de fournir tous ceux que nous pourrons nous procurer relativement à la dépense de cet argent.

M. LAW: Le premier ministre veut-il dire que les vaisseaux qui ne seront pas construits aux chantiers maritimes royaux seront donnés au concours?

M. BORDEN: Je présume qu'il en sera ainsi. Je ne vois aucune raison qui s'y oppose; mais j'ai déjà donné l'assurance à mon honorable ami qu'en ce qui concerne la construction de ces vaisseaux, nous nous laisserons guider par les avis et l'expérience de ceux qui en savent beaucoup plus que nous à ce sujet. Il me semble que cette assurance devrait se recommander à tous les membres de cette Chambre, et j'espère qu'ils la regarderont comme un exposé raisonnable de la politique du Gouvernement à ce sujet.

En concluant, monsieur le président, je n'ai que ceci à dire: qu'ayant donné cette information à mon très honorable ami, je puis avoir confiance qu'il m'accordera son appui pour l'adoption de cette mesure. Il a dit au peuple du Canada, au cours de son récent discours à Toronto et aussi au commencement de cette session, que lui et son parti sont désireux de prendre les moyens nécessaires pour donner, dans les circonstances, l'aide voulue pour la défense de tout l'empire. Il ne s'agit pas seulement de la défense de la Grande-Bretagne et des Iles-Britanniques, il ne s'agit pas de la défense du commerce maritime qui appartient au Royaume-Uni seul. En présentant cette mesure, nous avons d'abord en vue la défense du commerce et des intérêts maritimes du Canada, parce que ce commerce et ces intérêts maritimes et la défense de nos intérêts sur la haute mer peuvent être entièrement sauvegardés par la protection de toutes les forces navales de l'empire. Il me semble que lorsque nous contribuons aux forces navales de l'empire, quand notre aide est nécessaire, nous ne devons pas envisager cette question de la façon que quelques-uns des honorables messieurs de l'autre côté ont paru l'envisager—comme s'il s'agissait d'une aide des-

tinée à bénéficier aux Iles-Britanniques seules. Ce n'est pas dans cet esprit que la mesure actuelle est proposée, car nous avons déclaré que ces vaisseaux seront mis à la disposition de Sa Majesté le Roi pour la commune défense de tout l'empire. C'est pour la défense commune de tout l'empire que nous demandons la coopération de nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre et j'ai confiance que, en fin de compte, ils arriveront à la conclusion que, tout en ayant critiqué vigoureusement certains aspects de la proposition, elle se recommande, par ses côtés les plus larges, à leur jugement, et que c'est un projet que, sur un point, sinon sur tous les points, ils sont disposés à appuyer et à en aider l'adoption.

Je comprends très bien, monsieur le président, ce à quoi a fait allusion hier soir mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), à savoir qu'il est malheureux qu'il y ait divergence d'opinions entre les deux partis à ce sujet; mais dans mes efforts pour convaincree mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre, j'ai fait remarquer, il y a quelques semaines que, si cette mesure passe, ces vaisseaux ne pourraient pas être mis en service avant qu'une élection générale ait eu lieu en ce pays, et si, comme mes honorables amis s'en sont si hautement si souvent vantés, le peuple du Canada est d'opinion que leur proposition est celle qui ferait mieux l'affaire du pays, cette mesure peut absolument passer, cet argent être voté, ces vaisseaux peuvent être construits et la proposition de mes honorables amis de l'autre côté être mise en pratique. Il m'est absolument impossible de comprendre l'opposition résolue et arrogante que l'on fait à cette mesure et j'ai confiance qu'à la suite nos honorables collègues de l'autre côté (la gauche) finiront par se joindre à nous pour adopter cette proposition et faire quelque chose d'effectif et de nécessaire pour la commune défense de l'empire dont nous faisons partie.

M. DEVLIN: Monsieur le président, nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt. . . .

M. le PRESIDENT: Silence, messieurs.

M. DEVLIN: Je vais attendre que l'ordre soit rétabli. J'aimerais bien savoir si, d'après les nouveaux règlements, ce retard sera compté contre le temps à ma disposition. Je voudrais avoir votre décision à ce sujet, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: C'est au comité à décider cela.

M. DEVLIN: Pas au président?

M. le PRESIDENT: J'accorderai certainement à l'honorable membre tout le temps auquel il a droit.

M. BORDEN.

M. DEVLIN: Nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques du très honorable premier ministre. Je suis certain que nous avons fait du progrès ce soir et si nous avions encore quelques jours de discussion, nous pourrions être grandement éclairés. Le très honorable ministre a parlé de ce qu'il appelle un petit bill avec quelques clauses. C'est un petit bill ne contenant que quelques articles et à cause de ses dimensions il ne devrait pas provoquer beaucoup de discussion. Mon très honorable ami admettra que sa portée est très grande pour l'empire britannique et pour le Dominion du Canada. Où mon honorable ami fait erreur, c'est quand il dit qu'il croit que l'opposition désirait faire certains amendements dans le but de lui faire envoyer en Angleterre des vaisseaux sans utilité pratique, une manière de brique d'or, quoi. Ma conception de la brique d'or, c'est quelque chose de doré à l'extérieur et qui ne contient à l'intérieur aucune parcelle du précieux métal. Quand j'ai entendu le très honorable ministre parler de l'envoi de ces vaisseaux en Angleterre comme une brique d'or, j'ai pensé que dans leur forme actuelle, ils répondaient parfaitement à la définition de la brique d'or, quelque chose de précieux à l'extérieur avec rien dedans. Et lorsque le très honorable ministre en est arrivé à la fin de son plaidoyer et a répété ce qu'il avait dit en maintes occasions, que les navires ne peuvent être mis en service avant qu'une élection ait lieu, il a, je crois, employé le plus faible de tous les arguments qu'il a soumis à la Chambre, et si le très honorable ministre veut me permettre de le dire, je crois admettre qu'il a trouvé de très forts arguments pour prôner au moins une politique qui serait dans l'intérêt de l'empire britannique.

Mais qu'on me permette d'attirer l'attention du très honorable ministre sur la question en litige. Ce n'est pas tant l'envoi des navires que le mode de dépenser l'argent qui est en litige. Le très honorable ministre a dit que la loi constitutionnelle lui donne le pouvoir de demander au Parlement une certaine somme d'argent et d'envoyer cet argent en Angleterre sans que le Parlement soit mis au courant des modes et conditions de la dépense. Je vais examiner dans un instant certains articles de ce bill pour prouver au très honorable ministre que si le projet de loi est voté tel qu'il est, celui-ci ne confère absolument aucun pouvoir, et le Parlement n'a aucun pouvoir d'offrir des conditions, d'imposer aucune condition ou de faire aucun arrangement avec le gouvernement de la Grande-Bretagne, à moins que le gouvernement de la Grande-Bretagne ne croit à propos de consentir à ces conditions ou arrangements. Avant d'en arriver à cela, je désirerais faire remarquer au comité que lorsque le

très honorable chef de l'opposition a déclaré que cette Chambre a le droit de savoir exactement comment l'argent serait dépensé, il se conformait exactement aux conditions des marchés passés par l'ancien Gouvernement, marchés soumis à la ratification du Parlement. La règle posée dans "Todd's Parliamentary Government in England", page 482, 2e édition dit:

En plus, si un marché est passé par un département ministériel quelconque pour un ouvrage à accomplir et dont le coût doit excéder le montant déjà voté par le Parlement à cette fin, ce marché devrait mentionner expressément que les paiements pour cet ouvrage seront faits "sur les fonds qui doivent être votés par le Parlement" et il faudrait faire au Parlement une demande pour un nouveau crédit destiné à couvrir l'augmentation sur la dépense. Cela aurait pour effet de donner à la Chambre des communes l'occasion d'exprimer son désaveu, si elle le jugeait à propos.

La méthode suivie par l'ancien Gouvernement, et que le très honorable chef de l'opposition demande au premier ministre de suivre dans le moment, est celle qui devrait être adoptée d'après la loi constitutionnelle, en ce pays et en Grande-Bretagne. La question qui est immédiatement à l'étude dans l'article 2 n'est pas tant la manière de disposer des vaisseaux que le mode de procéder à la dépense. Qu'on me permette de lire l'article:

A même le fonds consolidé du revenu du Canada, il pourra être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 à l'augmentation immédiate des forces navales actives de l'empire.

Le très honorable premier ministre me permettra-t-il une question à titre d'information? D'après le bill, $35,000,000 seront votés par ce Parlement pour une fin, et une seule fin, celle de construire trois navires. En vertu de l'article 3, l'argent doit être dépensé pour la construction et l'équipement de bâtiments de guerre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant. En vertu de l'article 4, ils doivent être remis automatiquement à l'empire britannique. Voici la rédaction:

Une fois construits et équipés, ces navires seront mis par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire.

Du moment que ses navires sont construits, ils doivent automatiquement prendre le chemin de la Grande-Bretagne pour la défense commune de l'empire. En vertu de quelle autorité peut-il faire des "termes, conditions et arrangements" avec la Grande-Bretagne? Si les mots de l'article 5. . .

Suivant les termes, conditions et arrangements qui pourraient intervenir entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majsté.

. . . venaient immédiatement après les mots contenus dans l'article 4 et en formaient partie, il lui serait possible de faire des conventions et arrangements ave la Grande-Bretagne. Mais l'artile 4 est à part, c'est en elle-même une loi et elle dit que le Gouvernement doit mettre ces vaisseaux à la disposition de la Grande-Bretagne. Si celle-ci refuse de faire des conventions et arrangements qui conviennent au Gouvernement canadien, quelle action pense prendre mon très honorable ami ou son gouvernement? Voudrait-il me donner une réponse à cette question? Je ne dis pas que le gouvernement anglais refusera, mais s'il refusait.

M. BORDEN: L'amirauté anglaise a déjà signifié son désir d'accepter les vaisseaux et les conventions ont déjà été, dans le sens large, communiquées à cette Chambre. Assurément l'honorable membre comprend, d'après ses connaissances et son expérience comme membre éminent du barreau, que les articles 4 et 5 s'intéresse l'un par l'autre.

M. DEVLIN: Je comprends le point de l'honorable député, mais je lui pose une question précise. Si le gouvernement de la Grande-Bretagne refuse de conclure un arrangement et des conventions qui conviennent au Gouvernement canadien les navires seront tout de même construits.

M. BORDEN: Mon honorable ami se trompe à ce sujet; les navires ne seront pas construits.

M. DEVLIN: Mais du moment que les navires sont construits, ils doivent, en vertu de l'article 4, être livrés à la Grande-Bretagne.

M. BORDEN: Le crédit sera utilisé et affecté à la construction des navires, et les navires seront construits et mis à la disposition de Sa Majesté, en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

M. DEVLIN: En vertu de l'article 4.

M. BORDEN: Mon honorable ami croit-il qu'il existe quelque difficulté de conclure ces arrangements avant l'adjudication des entreprises ou avant de donner l'ordre de construire les navires dans l'arsenal maritime?

M. DEVLIN: Mais nous sommes actuellement en comité, et un des devoirs du comité est d'étudier les termes de la loi.

M. BORDEN: Il en est absolument ainsi. C'est parfaitement exact.

M. DEVLIN: Aux termes du présent projet de loi, mon très honorable ami met automatiquement ces navires à la disposition du gouvernement britannique; ainsi le décrète l'article 4. L'article 5 lui confère le pouvoir de conclure des arrangements et des conventions avec le gouvernement britannique. Mais si le gouvernement britan-

nique offre des arrangements et des conditions qui ne sont pas acceptables à mon très honorable ami, les $35,000,000 sont votés et, aux termes de la loi, ils doivent être affectés à la construction des navires. Vos navires sont construits et ils doivent automatiquement être livrés à la Grande-Bretagne. Quels arrangements et quelles conventions pouvez-vous conclure?

M. BORDEN: Je ne sais si je puis élucider ce point au profit de mon honorable ami; je l'essaierai encore une fois. Les conditions et les conventions devront être consenties et conclues sous le régime de l'article 5.

M. DEVLIN: Pourquoi cela n'a-t-il pas été inséré dans l'article 4?

M. BORDEN: Mon honorable ami me pardonnera-t-il? Il est trop impatient. Si nous n'obtenons pas la détermination des conventions et des arrangements, nous ne sommes pas obligés de construire les navires.

M. DEVLIN: Voilà une phase tout à fait nouvelle de la question.

M. BORDEN: C'est pour moi une phase très ancienne.

M. DEVLIN: Ce n'est pas alors un pur don; ce n'est pas une contribution.

M. BORDEN: J'ai un grand nombre de fois expliqué à mon honorable ami et à d'autres membres du comité que les navires seront la propriété du Canada et qu'ils seront mis à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire. J'ai aussi expliqué que, si ces navires sont requis pour créer une marine canadienne, ou pour établir une escadre canadienne de la marine britannique, ou une unité canadienne d'une marine impériale, ils peuvent être rappelés après avis raisonnable.

M. DEVLIN: Vous n'avez pas ce pouvoir aux termes actuels de la loi.

M. BORDEN: Je le crois.

M. DEVLIN: Mon honorable ami a présenté une nouvelle phase de la question. Nous obtenons maintenant quelques renseignements. Nous avons abordé l'étude de cette question au bruit de la canonnade et en tenant de magnifiques réceptions. Le très honorable ministre était de retour de Grande-Bretagne, et il avait annoncé qu'il allait donner une contribution considérable à la Grande-Bretagne pour la défense de l'empire. Je suppose que c'était un sentiment qui pouvait être agréé par la Grande-Bretagne et le Canada. Nous avons ensuite appris que la Grande-Bretagne était sous le coup d'un péril imminent et qu'à cause de cette circonstance critique nous devrions dépenser $35,000,000 pour la construction de trois navires à être mis à la disposition de la marine britannique. Nous avons plus tard appris que l'amirauté anglaise avait dressé un mémoire. Après avoir lu ce mémoire, mon très honorable ami en est arrivé à la conclusion que la seule action digne de ce pays était d'octroyer $35,000,000 à la Grande-Bretagne.

Nous avons entendu ce soir pour la première fois l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) donner—j'ai remarqué ses paroles—une nouvelle explication. Son explication a consisté en ce qu'il a été tenu une réunion sympathique entre les représentants de la Grande-Bretagne et du Canada, et que le présent projet de loi en est le résultat. Il croyait que cette réunion sympathique entre les représentants du Canada et de la Grande-Bretagne, ainsi qu'un certain degré de sentiment, ont été les causes de la présentation de ce projet de loi devant le Parlement canadien. Lorsqu'il a formulé cette observation, il m'est alors venu à l'esprit que s'il fallait l'attribuer à une réunion sympathique, tenue entre les représentants de la Grande-Bretagne et du Canada, et que s'il fallait l'attribuer à un certain degré de sentiment, qu'advient-il de l'argument apporté par mon très honorable ami au commencement de la session, qu'il a basé toute sa politique sur le mémoire du conseil de l'amirauté? Que devient l'argument que nous avons entendu si souvent avancer, que même si l'amirauté anglaise n'avait pas dressé le mémoire, l'empire britannique était en présence d'une grave urgence? La guerre sévissait aux Balkans, la guerre nous encerclait, et il nous fallait par suite octroyer hâtivement $35,000,000 à la Grande-Bretagne. Mon très honorable ami a déclaré hier soir qu'il avait en grande partie été guidé par le sentiment. Je parle purement et simplement en qualité de Canadien, et à titre de sujet de l'empire britannique, dont l'intention est de faire tout ce qu'il peut pour resserrer les liens de cet empire, mais dont le premier devoir est de servir son pays. Je me suis appliqué à m'instruire autant que possible sur cette question. Je suis remonté à 1909, et j'ai d'abord rencontré un article publié dans le "University Magazine", qui est sous la surveillance éditoriale d'hommes distingués comme W. Petersen, M.A., C.M.G., L.L.D., recteur; F. P. Walton, L.L.D., doyen de la faculté de droit de l'unversité McGill; W. J. Alexander, B. A., Ph.D., professeur d'anglais; Pelham Edgar, Ph.D., professeur de français; J. Mavor, professeur d'économie politique, université de Toronto; Archibald McMechen, B.A., Ph. D., professeur d'anglais, collège Dalhousie, Halifax. Je suppose que tout article qiu aurait été soumis à ce comité éditorial, traitant d'un sujet se rattachant à l'empire britannique, serait bien cadré, et que si je suivais les principes qui y sont exposés, je suivrais une bonne ligne de

conduite. Le but du " University Magazine ", tel qu'il est indiqué à la première page, est: " d'exprimer une opinion écairée sur les questions concernant immédiatement le Canada", et le premier article de cette revue traite de la marine canadienne. L'article publié sous la surveillance de ces éminents fondateurs d'empire énonce:

Il est pour moi un postulat. Ce doit être une force navale nous appartenant. La proposition portant que nous payons une contribution en argent à la marine royale—adjuger notre défense à l'entreprise, engager des Anglais pour livrer nos combats maritimes—a été débattue; et je crois que le sentiment de la nation s'y est déclaré opposé.

Voyant que cet article cadrait exactement avec la politique préconisée par mon très honorable leader. . .

M. le PRESIDENT: Le temps de l'honorable membre est expiré.

M. DEVLIN: J'aurais beaucoup à dire, s'il m'était donné plus de temps, mais je dois me soumettre aux règles, bien que je désirerais terminer la lecture de cet article.

Quelques MEMBRES: Continuez.

M. DEVLIN: L'article continue d'énoncer:

Il nous semble ainsi convenable qu'il faudrait dès le commencement consacrer notre force navale à la défense des côtes. Nous devrions si bien protéger nos côtes qu'aucun croiseur ennemi ne se souciera de les fréquenter et que nos paquebots à destination de l'Angleterre pourraient atteindre la haute mer sans être inquiétés. Plus tard, lorsque notre défense côtière sera organisée, nous pourrons examiner s'il y a lieu de dissuader les croiseurs hostiles de venir rôder au nord de l'Atlantique; mais cette question regarde un avenir assez éloigné.

Cet article se termine virtuellement par ces termes significatifs:

Dans l'intervalle, notre Gouvernement canadien pourrait acquérir les navires—des canonnières, de petits et de gros croiseurs, des torpilleurs, des sous-marins—à mesure que le développement du service les rendra nécessaires, et il pourrait construire sur le littoral des établissements qui vont de pair avec les navires. La propriété du matériel devrait être strictement canadienne.

Ce qui signifie naturellement qu'il faudrait créer une marine au Canada. Je constate que cet article est signé par un nommé C. Frederick Hamilton. Comme je ne connaissais pas ce monsieur, je me suis renseigné, et j'ai appris que c'était lui qui inspirait au "Toronto News" tous les articles émanant de cette Chambre. Si mon très honorable ami, le premier ministre, désire que nous nous instruisions sur la question, il ne peut nous demander d'aller à une meilleure source qu'à celle autorisée de M. Frederic Hamilton.

Avant de reprendre mon siège, monsieur le président, je désirerais attirer l'attention de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) sur le fait qu'il a formulé, lorsqu'il allègue que le premier ministre a été conséquent dans son attitude sur la question navale, une assertion—l'expression est parlementaire, je crois—mais il est plutôt difficile de trouver une expression parlementaire qui caractérise l'assertion de l'honorable membre (M. Bennett). J'ai été en partie instruit sur cette question par mon très honorable ami, le premier ministre, et je constate que, parlant dans la ville d'Halifax, où la construction maritime a jadis été une grande industrie, le très honorable ministre a fait l'éloge de la loi du cabinet Laurier sur la marine, et qu'il a déclaré qu'elle ressusciterait la construction maritime à Halifax. J'étais curieux de savoir quelle avait été cette construction maritime dont parlait mon très honorable ami, et j'ai posé au Gouvernement une question à ce sujet, il y a quelque temps, mais je n'ai pas encore obtenu de renseignements. Toutefois, j'attirerai l'attention du premier ministre sur certain passage intéressant de l'ouvrage de M. Castell Hopkins, qui nous apprend que jusqu'au temps de l'abrogation du traité de réciprocité en 1866, l'industrie de la construction maritime canadienne était considérable, mais que, du moment que le traité de réciprocité a été abrogé, la construction maritime a baissé dans la Nouvelle-Ecosse et ailleurs. M. Hopkins s'exprime ainsi:

Il y avait plusieurs autres navires également remarquables. Les constructeurs de navires de Québec se hâtèrent de construire pour les marchés américains avant l'expiration du traité de réciprocité, mais cette abrogation de l'arrangement et la demande inopinée de navires de fer y a réduit la construction maritime à son plus faible degré, ainsi que dans les autres parties de l'Amérique anglaise.

On construisait des navires dans la Nouvelle-Ecosse, nous dit M. Hopkins:

En 1850, le plus grand navire qui naviguait sur la Clyde avait été construit dans la Nouvelle-Ecosse et cette dernière était à la tête de toutes les provinces du Canada en matière de construction maritime.

Si je continuais à énumérer tous les renseignements que le Gouvernement a refusés au comité, je dépasserais les limites qui me sont assignées par le nouveau règlement.

Je ne veux pas être taxé d'obstructionnisme et je ne veux pas non plus qu'on me reproche d'enfreindre le règlement, quand même je le considérerais injuste ou inopportun. Tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je m'efforcerai toujours de respecter l'autorité du Parlement.

Avant de reprendre mon siège, j'ajouterai que si l'on n'avait pas adopté un règlement de clôture, j'aurais commenté le compte rendu de la conférence concernant

la défense militaire et navale de l'empire et j'aurais posé un certain nombre de questions à l'honorable premier ministre. Je lui aurais aussi rappelé certains discours qu'il a prononcés en Angleterre et dans lesquels il déclarait que l'autonomie du Canada devait être assurée à tout prix.

Quelques DEPUTES: Votre temps est expiré.

M. BORDEN: Continuez.

M. DEVLIN: Qui commande ici? Est-ce l'honorable premier ministre ou ceux qui siègent derrière lui? On nous dit que c'est la majorité qui doit gouverner dans cette Chambre.

M. BORDEN: C'est mon honorable ami qui commande en ce moment.

M. DEVLIN: Je vois que l'honorable premier ministre n'est pas avec la majorité et je m'incline devant la volonté de ceux qui veulent m'imposer silence.

M. OLIVER: Monsieur le président, à propos des amendements à l'article 2 qui est maintenant en discussion, je dois dire que j'appuie tout spécialement le sous-amendement proposé par l'honorable député de Welland (M. German), portant que les crédits affectés à la défense navale de l'empire soient votés par le Parlement. J'appuie cette proposition parce qu'elle est conforme à la doctrine du gouvernement constitutionnel qui veut que le Parlement ait le droit d'exiger des renseignements les plus complets, avant de voter des deniers publics pour une fin quelconque.

Le Parlement a le droit d'exiger du Gouvernement des explications sur l'emploi qui sera fait de l'argent, sur les raisons qui ont nécessité ces dépenses et sur les conséquences qui en doivent résulter.

Je ne partage pas du tout l'avis de l'honorable premier ministre qui prétend que le Gouvernement a fourni tous les renseignements nécessaires au sujet du présent bill. Je ne suis pas non plus de son avis quand il prétend qu'il n'y a pas lieu à de longues discussions ni à de nombreuses questions, parce que le bill ne contient que six articles. Le petit nombre d'articles contenus dans un bill n'a rien à faire avec l'importance du projet et laisse intact le droit du Parlement d'exiger du Gouvernement des explications les plus complètes.

L'honorable premier ministre se plaint de l'attitude de l'opposition et dit que nous avons fait de l'obstruction, mais je maintiens que les retards qui ont eu lieu sont dus uniquement à ce que le Gouvernement a refusé obstinément de donner les renseignements que la Chambre et le pays avaient le droit d'avoir et a retiré à ses partisans le privilège d'exprimer librement leurs opinions sur cette question.

Quand l'honorable premier ministre a déposé sa résolution, il a traité d'une foule de questions et a donné de nombreuses raisons pour expliquer que son projet était le bon. La Chambre a le droit de discuter le mérite de chacune des raisons alléguées. Il a dit, entre autres choses, que l'adoption de cette politique serait le commencement de l'établissement de l'industrie de la construction maritime au Canada. Il avait fait des arrangements avec l'amirauté anglaise par lesquels cette dernière s'engageait à faire construire des navires au Canada, à la condition que le Parlement canadien payât la différence entre le coût de la construction au Canada et en Angleterre.

Une grande partie du débat, du côté libéral, a roulé sur cette question de construction. Depuis le moment où l'honorable premier ministre a fait cette déclaration que je viens de mentionner, il n'a plus dit un seul mot de cette question de la construction des navires au Canada, qu'il nous donnait comme une des raisons pour lesquelles le projet devait être adopté par le Parlement, et pas un seul de ses partisans n'a ouvert la bouche sur ce sujet. La Chambre avait le droit de savoir jusqu'à quel point cette politique devait être mise à exécution.

Il a prétendu aussi que si cet argent était voté dans les conditions qu'il propose, la marine englaise protégerait notre littoral du Pacifique, mieux qu'il n'est protégé à présent. Cela équivalait à dire que le contre-projet de l'opposition comportant une escadre sur chaque océan était devenu inutile, grâce aux arrangements qu'il avait faits avec l'amirauté anglaise. Sur cette question encore, il n'a fourni aucune explication. Il a consacré environ la moitié du discours qu'il a prononcé en cette circonstance à expliquer que la politique du Gouvernement était qu'aucune aide navale ne serait donnée à l'Angleterrre, à moins que le Canada n'en eût la direction absolue. Il n'a pas donné un mot d'explication concernant l'importante question du changement constitutionnel que l'adoption de ce projet de loi apportera dans nos relations avec le Royaume-Uni.

Tous ces côtés de la question ont été discutés et étudiés par l'opposition, mais chaque fois que nous avons demandé des renseignements ou des explications aux ministres, nous nous sommes trouvés devant des banquettes vides. Les ministres n'ont seulement pas eu la courtoisie de se tenir à leur siège, pour répondre à nos questions. Non seulement cela, mais il ont refusé à leurs partisans le privilège d'exprimer leurs opinions.

L'honorable premier ministre prétend avoir fourni tous les renseignements demandés. Il me permettra de lui dire que

nous en sommes encore à discuter l'exactitude de ceux qu'il a consenti à nous fournir et si la mémoire ne me fait pas défaut, le peu de renseignements que le Gouvernement a bien voulu donner ont été fournis à la Chambre pendant une période d'environ trois heures, lorsque le comité a commencé à discuter l'article 2. Immédiatement après, le Gouvernement entreprit de faire adopter son projet en ayant recours à la force du nombre. Depuis, nous n'avons pas pu obtenir la moindre explication concernant cet article 2.

Si l'adoption du projet a été retardée, je veux que le pays sache que la faute en est au Gouvernement qui a mis l'opposition dans l'obligation d'affirmer les droits du peuple. Quand nous lui avons demandé de consentir à ce que les crédits nécessaires soient votés tous les ans par le Parlement qui serait ainsi en état de se renseigner sur l'emploi des deniers publics, il a répondu que, dans les circonstances, le point le plus important était de faire savoir au monde entier que le Canada était disposé à voter cette somme de $35,000,000. Quand il parlait ainsi, c'était avec l'intention de répendre dans le pays l'idée que cette contribution serait d'un grand secours pour l'empire et qu'elle aurait des résultats pratiques et immédiats. J'ai dit qu'il voulait répandre cette idée, mais au cours du débat, qu'il ait duré un mois ou trois mois, il n'a jamais dit un mot pour engager le Gouvernement à une action définie pour venir en aide à la défense navale de l'empire, par l'emploi de cet argent. Ce côté de la question a déjà été discuté ici, mais on me permettra d'apporter une preuve de plus, pour démontrer que les paroles du premier ministre n'ont pas produit, sur quelques-uns de ses partisans, l'impression qu'il en attendait. Ceux qui ont compris autre chose que ce qu'il voulait faire entendre, ne sont pas loin d'ici. On pourrait en trouver parmi ses collègues du cabinet et parmi ses partisans dans cette Chambre. Le journal la " Semaine ", publié à Grand'Mère, dans le compté de Champlain, disait le vendredi, 2 mai:

Derniers scrupules.—L'opposition à un appui moral n'a pas de sens—non plus qu'un referendum.

L'idée d'une marine canadienne, le spectre de contributions périodiques, les assaillants imaginaires de notre fromage et de notre beurre sur les hautes mers, aussi bien que le prétendu don de $35,000,000, sont autant de ruses imaginées pour les besoins de la bataille; mais les documents, le raisonnement et le bon sens ont déjà triomphé de tout cela. Il est maintenant admis par l'opposition que le projet Borden ne signifie aucune de ces choses. Il se résume purement et simplement à une démonstration d'amitié qui ne peut pas prendre d'ici à plusieurs années, une autre forme que celle d'un appui moral; aussi longtemps du moins que le peuple n'aura pas été consulté.

Se rappelle-t-on qu'en décembre dernier, lorsque le premier ministre tremblait de frayeur et croyait entendre le bruit des canons et croyait voir la guerre déchaînée avec toutes ses horreurs, il demandait que cette somme de $35,000,000 fut votée comme une contribution d'urgence, pour empêcher le démembrement de l'empire? Cependant, le 2 mai, un journal considéré comme exprimant les sentiments et les opinions du premier ministre, dans le comté de Champlain, déclare que ce projet de loi est une simple démonstration d'amitié qui ne pourra constituer d'ici à plusieurs années autre chose qu'une aide morale.

Le même article dit encore:

La contribution Borden était autrefois répudiée par les conservateurs de Québec comme non moins néfaste que la marine Laurier. Il ne faut pas oublier que cette contribution comportait le don immédiat d'une somme d'argent de main à main, à l'amirauté. C'était un don pur et simple. La loi actuelle ne mentionne aucun don; elle pourvoit à la construction, dans deux ou trois ans, de trois navires canadiens qui pourront être prêtés à l'Angleterre, dans cinq ou six ans; et elle n'a aucune ressemblance avec la première proposition de M. Borden, chef de l'opposition. Il n'est plus question de contribution et cette loi aide moralement l'Angleterre et sauvegarde les droits du peuple canadien.

L'article ajoute encore:

Entre une marine nationale prématurée, sinon inutile, et une contribution passive et sans condition, le parti conservateur a choisi la solution moyenne; un prêt qui donne l'appui moral, aux yeux du monde entier et qui, en dernier appel, réserve au peuple la décision suprême.

En présence de pareilles déclarations, qui sont censées exprimer les sentiments d'une nombreuse et importante partie des partisans de l'honorable premier ministre, au sujet d'une proposition qu'il a exposée au public sous un jour tout différent, toute l'opposition faite pour empêcher ou retarder l'adoption de ce bill est amplement justifiée. Le premier ministre a insulté le Parlement en lui refusant les renseignements auxquels il a droit; il a insulté le pays en demandant au Parlement de sanctionner un projet qui imprime le stigmate de la lâcheté au front des Canadiens et qui refuse à l'empire l'aide et le secours qu'il est endroit d'attendre et que le Canada et les Canadiens ont toujours été disposés à lui rendre.

M. LEMIEUX: Ayant déjà pris la parole à plusieurs reprises, je n'avais pas l'intention de parler ce soir, mais l'honorable premier ministre, sans vouloir mettre en doute mon intégrité dans l'administration du département qui était confié à mes soins quand j'étais ministre, a dit, il y a un instant, que je m'étais écarté de la doctrine constitutionnelle qui veut que les crédits affectés aux dépenses publiques soient votés tous les ans.

M. BORDEN: J'ai dit que mon honorable ami avait passé un marché embrassant une période de vingt ans.

M. LEMIEUX: Si l'honorable premier ministre veut parler des machines pour la distribution automatique des timbres-poste, qui sont actuellement en usage dans ce pays, dans les hôtels, dans les bureaux de postes et même dans les campements de bûcherons, il a à peu près raison. Mais il me permettra de lui faire observer que cela a été fait à la connaissance du Parlement. Le marché n'a pas été passé secrètement et sans le consentement de la Chambre des communes et du Gouverneur général. Durant la session de 1911, j'ai déposé un projet de loi pour modifier la loi des postes (1 et 2, George V, chapitre 19). Ce bill fut déposé au cours de la session 1911 et l'honorable premier ministre trouvera dans les Débats de cette année, volume V, page 8434 et suivantes, toutes les explications nécessaires. Mon honorable ami était présent, car je vois par le compte rendu de la séance que je me suis adressé directement à lui en donnant mes explications. J'ai dit par exemple:

Comme le sait mon honorable ami le chef de l'opposition, une boîte postale sur la rue constitue de soi un bureau de poste, conformément à la loi des Postes.

Cette nouvelle machine fut installée dans les bureaux de poste, dans les campements de bûcherons et dans les grands hôtels, afin que les dimanches et les jours de fête le public pût se procurer des timbres-poste. En déposant le bill, je me suis exprimé ainsi:

L'administration peut acheter et peut placer, çà et là dans le pays, des distributeurs de timbres. Nous en avons déjà acheté cinquante, à titre d'expérience; mais nos inspecteurs et notre surintendant des Postes (M. Ross) disent que dans certaines parties du pays, là surtout où nous avons des campements de bûcherons, il pourrait être difficile de se procurer un bureau de poste régulier, ou même un agent qui fît régulièrement la vente des timbres à ces derniers. Mes fonctionnaires me disent que nous pourrions fort bien donner à la compagnie qui fabrique ces boîtes l'autorisation de les installer dans ces lointaines régions, la compagnie devant y gagner la commission que nous paierons aux agents autorisés à vendre des timbres. C'est là toute l'histoire de ces distributeurs de timbres. Je ne me rappelle pas qu'un marché ait été passé avec la compagnie, mais même si...

M. BORDEN: Je crois qu'un marché a d'abord été passé avec un particulier et qu'il a été ensuite transporté à une compagnie.

M. LEMIEUX: Quoi qu'il en soit, je tiens à faire constater à mon très honorable ami qu'il ne trouve rien de louche dans cette opératon, car aucune somme n'a été payée à la compagnie qui a obtenu le permis; elle n'a reçu que la commission qu'aurait reçue tout agent autorisé à vendre des timbres. J'ai donné à la Chambre des explications complètes en déposant le projet de loi. Cette invention, qui est d'un usage universel en Angleterre et en Australie, a été surnommée "Conscience Box", parce qu'il est impossible de se servir de pièces fausses pour la faire fonctionner. Tout ce que je puis dire, c'est que j'étais autorisé par le Parlement et que tous les marchés qui ont pu être faits par les fonctionnaires du département ont été faits honnêtement et dans l'intérêt du service.

J'arrive maintenant à la question qui est en délibération. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours prononcé cet après-midi par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). Il y avait plusieurs semaines que nous ne l'avions entendu. J'ignore comment il a accueilli la déclaration faite hier dans la chambre des communes d'Angleterre par le secrétaire colonial, au sujet de son projet favori, la fédération impériale. Lorsque, au mois de décembre ou de janvier derniers, l'honorable député a prononcé un discours très intéressant sur cette question, il a déclaré qu'il croyait, pour sa part, que le temps de l'autonomie était passé et que les pensées du Canada devaient se tourner du côté de l'empire, c'est-à-dire, vers la fédération impériale. J'ai noté scrupuleusement les déclarations qu'il faisait alors, mais je vois dans le "Citizen" de ce matin une nouvelle qui est de nature à modifier sa manière de voir au sujet de la fédération impériale. Voici ce que dit le journal en question:

Concernant la fédération impériale, l'honorable M. Harcourt a dit qu'il exigeait des renseignements précis. Le parlement sera-t-il électif? Dans l'affirmative, la représentation sera-t-elle basée sur la population ou d'après la superficie des pays? Sur quelle base devra-t-on l'établir? Ne tiendra-t-on compte que de la population de race blanche? Ce Parlement aura-t-il le pouvoir absolu de légiférer et de décréter des impôts?

Je ne citerai pas le reste des remarques faites par M. Harcourt. Il n'y avait qu'un Anglais d'Angleterre capable de se servir du langage qu'on lui prête. Si un modeste "colonial' comme moi, appartenant à la minorité, osait parler de "tea-chest party" on le traiterait de traître et de séparatiste.

Ainsi que le demande l'honorable M. Harcourt, comment serait composé ce parlement impérial? La représentation serait-elle basée sur la population du Royaume-Uni et des colonies ? Tiendrait-on compte de la diversité des races et de la superficie des pays ? Quelles seraient les lois que ce parlement serait autorisé à voter? Avec le solide bon sens de John Bull, M. Harcourt a résumé en trois lignes tous les obstacles insurmontables qui empêchent la réalisation de ce projet depuis trente ou quarante ans.

L'honorable député de Saint-Antoine nous a décrit avec beaucoup d'enthousiasme le programme publié par le gouvernement australien, à l'occasion de l'arrivée du cuirassé d'escadre "Melbourne" dans les eaux australiennes et il s'est imaginé avoir fait un bon coup, en faisant remarquer qu'il était dit dans ce programme que le "Melbourne" a été construit en Angleterre.

Qui a jamais prétendu que les premiers navires de guerre canadiens devraient être construits au Canada? L'honorable chef de l'opposition et tous les membres de la gauche, savent parfaitement que ce pays ne peut pas commencer dès à présent à construire des dreadnoughts ou des croiseurs. Mais ne pourrions-nous pas suivre l'exemple de l'Australie, en faisant construire les premiers navires en Angleterre et en engageant les grandes maisons de constructions anglaises à venir faire au Canada ce qu'elles font dans la colonie sœur, ce qu'elles ont fait en Italie et ce qu'elles font actuellement en Espagne.

L'honorable député de Saint-Antoine n'a cité qu'un passage de ce programme-souvenir; il aurait dû tourner la page et nous donner lecture des paroles prononcées par le ministre de la défense, l'honorable M. Pearce. Ces paroles ont été imprimées sur le programme, comme une leçon dont devront se souvenir les enfants et les petits enfants de ceux qui ont assisté à la manifestation dans les eaux australiennes. Permettez moi de citer ces paroles du ministre australien:

Nous sentons que l'Australie a atteint l'âge viril et que les fils, devenus adultes, doivent prendre à leur charge une partie de la lourde responsabilité que la mère patrie a su porter seule, si longtemps et si noblement.

C'est ce que pensent tous les vrais Canadiens qui sont en faveur d'une marine canadienne.

L'arrivée du "Melbourne" est une manifestation du réveil national. Ce que nous faisons aujourd'hui et ce que nous projetons pour l'avenir doit tenir compte des incertitudes du lendemain. L'empire britannique est un et les flottes de l'empire doivent avoir un but commun et être en état d'agir de concert, dans un cas d'urgence. Notre devoir le plus immédiat est de protéger les intérêts britanniques dans l'océan Pacifique. Si nous y réussissons, nous accomplirons une chose digne de notre histoire, tout en rendant service à l'empire et à la confédération australienne.

Je prétends, monsieur le président, que le Canada peut faire ce qu'a fait l'Australie. En suivant ce noble exemple, nous servirions non seulement les intérêts de notre pays, mais aussi ceux de l'empire. Le Sud-Africain a aujourd'hui à résoudre le même problème qui s'est posé pour l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada, et pas plus tard qu'hier le télégraphe nous apportait les paroles prononcées par l'honorable premier ministre de cette colonie, à propos d'une résolution déposée dans le parlement sud-africain, par un membre de ce parlement qui voudrait voir son pays adopter une politique semblable à celle que le Canada a adoptée en 1910.

Le général Botha a déclaré que son Gouvernement comprenait son devoir envers l'empire et envers le Sud-Africain et que son opinion et celle de la population de cette colonie était que la meilleure politique à adopter n'était pas de verser une contribution, mais de créer une marine sud-africaine, à l'exemple de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

On prétend que les Etats malais ont offert à la mère patrie des navires qui formeront, avec les navires fournis par le Canada, l'escadre stationnée à Gibraltar. Si ce que j'ai lu dans les journaux est vrai, l'offre des Etats malais est loin d'être un cadeau. J'ai lu le récit de cette affaire dans le "Referee" du 2 mars, un journal publié à Londres, et il semblerait qu'une grande partie de la somme nécessaire a été prélevée sur la population à demi-barbare de ce pays. Le journal en question dit:

Le "don" d'un cuirassé d'escadre n'est pas un don. C'est une extorsion. C'est un rançonnement. C'est un impôt naval odieux, dans le genre de ceux que combattirent Hampden et Pym, au temps des Stuarts. On oublie vite et on a déjà oublié ce qu'était cet impôt naval (ship-money). Un avocat insinuant, bien en cour, suggéra à Charles 1er qu'on devrait pourvoir à l'équipement des navires au moyen d'une contribution imposée aux villes du littoral. Une ordonnance fut rendue en conséquence. L'année suivante, une nouvelle ordonnance soumettait les villes et les comtés de l'intérieur au même impôt. Les ordonnances se succédèrent jusqu'à ce qu'on en vint, un jour, à demander au comté de Buckinghamshire une somme de 4,500 livres pour construire un navire de 450 tonnes destiné à aller combattre contre les Ecossais, avec lesquels nous étions alors en guerre. L'impôt fut déclaré illégal par la Chambre des lords (maintenant abolie) en 1641. Il est indécent que cette rançon soit furtivement ressuscitée dans des pays très éloignés, dans des circonstances mystérieuses et tyranniques qui rappellent les Stuarts et leurs avocats. Nous devons refuser ce navire ou en payer le prix.

Je n'en dirai pas davantage. Je termine en disant que quoi qu'en disent et en pensent l'honorable premier ministre et ses partisans, l'idée de créer une marine canadienne répond mieux aux désirs et aux aspirations du peuple canadien qu'une politique de contribution, comme celle qu'on veut imposer au Parlement. N'oublions pas ce que dit un poète français: "Mon verre n'est pas grand, mais je bois dans mon verre". Cette marine ne serait peut-être pas formidable, mais ce serait une marine canadienne à laquelle tout le pays s'intéresserait. Ce projet fut approuvé en pre-

mier lieu par le Parlement en 1910, puis par les autorités anglaises en 1911, et il est de notre devoir de respecter l'arrangement conclu cette même année, entre les gouvernements canadien et australien, à la dernière conférence impériale.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I. P.-E.): Monsieur le président, je prends la parole pour attirer l'attention du comité sur un aveu important que vient de faire l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Il reconnaît que le Canada n'est pas actuellement en état de construire des croiseurs.

M. LEMIEUX: Pas avant que nous ayons des chantiers de construction.

M. McLEAN: Il a déclaré expressément que le Canada ne peut pas actuellement contruire des croiseurs. Que faisons-nous ici depuis le 5 décembre dernier? Quelle est l'attitude que l'opposition a constamment prise, au cours de ce débat? Elle a toujours soutenu qu'on pouvait construire au Canada tous les dreadnoughts et les croiseurs nécessaires à la défense du pays et de l'empire. Mais, à la fin de la discussion, quelques minutes avant l'application du règlement de clôture, un exministre de la couronne se décide à faire cet aveu important. Pendant un débat qui a duré des jours et des nuits, les orateurs de la gauche n'ont cessé d'affirmer que les navires destinés à la protection de l'empire devaient être construits au Canada et qu'il n'y avait aucune nécessité d'adopter cette loi que le Gouvernement a déposée à la suite d'une entente conclue avec l'amirauté anglaise. Telle a toujours été la prétention des membres de l'opposition, depuis le 5 décembre, et il se trouve maintenant que tous leurs longs discours ont été prononcés en vain, que tous leurs arguments étaient futiles et ne reposaient sur aucune base sérieuse. Ils avouent que nous ne pourrons pas construire de navires, tant que nous n'aurons pas de chantiers de conctruction.

Que coûteront ces chantiers qu'ils parlent d'installer au Canada? Pourrait-on les installer d'ici à trois ans? Ces navires dont nous avons un besoin immédiat pour la défense de l'empire, quand seraient-ils construits? A mon sens, l'honorable premier ministre avait absolument raison de dire qu'il s'écoulerait au moins vingt-cinq ans pour installer au Canada des chantiers de construction capables de doter le pays d'une marine.

Et ensuite, où trouverions-nous des ouvriers? Nous n'avons pas ici la main-d'œuvre nécessaire. Il nous faudrait faire venir des ouvriers d'élite et, avant que nos navires fussent construits, avant que nous fussions en état de protéger nos côtes et notre commerce, la guerre pourrait éclater entre les grandes nations de l'Europe et il pourrait arriver que la Grande-Bretagne succombât, parce que le Canada aurait manqué à son devoir. Pendant douze longs jours de séances ininterrompues, l'opposition a maintenu énergiquement que les navires pouvaient être construits au Canada, mais ce soir les honorables députés de la gauche reconnaissent leur erreur. Ils ont repris leur sang-froid et un grand changement semble s'être opéré dans leurs idées.

Nous avons entendu un ancien ministre, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), déclarer hardiment qu'il n'existe pas de règlement et que la Chambre est à la merci de l'opposition. Sur ce, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) se lève vivement et déclare qu'il n'est pas de cet avis. Nous sommes ce soir en présence d'un parti divisé. Celui qui dirigeait les forces oppositionnistes pendant les longues et tumultueuses séances du mois de mars se fait faire la leçon par l'honorable député de Red-Deer et deux des principaux adversaires du projet ministériel se chamaillent entre eux. Nous savons, et les députés de la gauche savent aussi que tous leurs arguments ne valaient rien, mais ils leur fallait faire une dépense quelconque et pour cela, tous les moyens leur étaient bons. Un de ces moyens consistait à prétendre que nous pouvions construire ces navires au Canada.

Ce soir, ils ne peuvent invoquer que l'argument usé qu'ils ont mis de l'avant, depuis plusieurs séances déjà, lorsqu'ils affirment que nous devrions soumettre cette question au verdict des électeurs du Canada. Eux-mêmes, ont-ils demandé à la population du pays de faire connaître son sentiment sur le projet naval qu'ils ont soumis, en 1910? A-t-on, alors, relevé un seul mot des discours prononcés par sir Wilfrid Laurier à l'effet d'en appeler au verdict du peuple sur cette question? Nous savons tous combien peu sincère est leur avancé sous ce rapport. Quant à moi, je ne puis croire à leur affirmation. Je ne pense pas qu'il se trouve un seul de nos concitoyens qui a étudié ce problème qui estime que les libéraux pourraient remporter la victoire, à la suite d'élections générales. Ils ne sont pas eux-mêmes convaincus de ce succès et, s'ils ont recours à cet argument, c'est uniquement dans le but de jeter de la poudre aux yeux des gens .. .

M. GAUVREAU: Qu'on leur fournisse l'occasion favorable.

M. McLEAN: Nos adversaires disent à la population de ce pays que si l'on en appelait au verdict des électeurs, ils reprendraient les rênes du pouvoir; mais, en supposant qu'il en fût ainsi, que feraient-ils? Je suppose qu'ils reprendraient leur politique navale cousue de fil blanc et qu'ils ne feraient rien en vue de la défense de l'empire britannique. Pourquoi ces 5,000,000 d'hommes sous les armes, en Europe, aujourd'hui? Supposons qu'il surgisse un con-

flit, la marine de guerre anglaise serait chargée de la défense des côtes de l'Angleterre et qu'adviendrait-il de la protection de nos routes de commerce? Nous n'aurions rien pour nous défendre.

Quelques VOIX: Evidemment.

M. McLEAN: Je me demande pourquoi les honorables membres de la gauche font tant d'éclat; leur argumentation ne repose que sur des motifs que le plus simple examen met à néant. En me rendant ici, ce soir, j'ai entendu quelqu'un dire que l'attitude que tient, aujourd'hui, la gauche, lui rappelait grandement cet Ecossais qui s'en allait jouant de la cornemuse; il réussissait parfaitement aussi longtemps que son instrument était rempli de vent, mais il arriva un jour où sa cornemuse fut percée et, alors, il ne resta que le tuyau. C'est le cas des honorables membres de la gauche; après avoir menacé de tout détruire, il y a quelques jours à peine, ils en sont réduits à ne plus faire entendre qu'une clameur étouffée.

L'Argentine est un pays presque aussi riche que le Canada; cette république fait construire à l'étranger les navires de guerre dont elle a besoin, et cela pour l'excellente raison qu'elle n'est pas en état d'établir chez elle des chantiers de construction maritime. L'Australie et la Nouvelle-Zélande font construire en Angleterre les gros navires qu'elles doivent posséder. Ces colonies autonomes poursuivent une politique basée sur le sens commun; cependant, les honorables membres de la gauche qui proclament leur volonté de participer à la défense de l'empire invoquent le leurre qu'on doit construire ces navires de guerre au Canada et non en Angleterre, lorsqu'ils savent parfaitement que, si l'on adoptait cette politique, on ne pourrait construire aucun de ces navires au Canada d'ici à plusieurs années à venir, et que tout cela ne serait pas de nature à constituer une aide à la défense de la mère patrie. Les motifs qu'ils invoquent à l'encontre de la politique proposée par le très honorable premier ministre ne reposent sur aucune donnée solide; ils sont illogiques. Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, de faire, ce soir, des observations très étendues; je me contenterai de signaler que l'honorable représentant de Rouville a abandonné l'attitude que ses amis et que lui-même ont prise dès le commencement de ce débat.

M. MACDONALD : Monsieur le président, il nous a été donné d'assister, en ce comité, à un curieux spectacle, durant les deux derniers jours qui viennent de s'écouler, en ce sens que les honorables membres de la droite—constatant qu'en conséquence de leur mesure de clôture, les membres de la gauche ne pourraient plus ouvrir la bouche, à une date arrêtée—ils commencèrent immédiatement à énoncer toutes ces pensées et ces idées qu'ils avaient dû garder absolument secrètes, depuis le dépôt de ce projet de loi, le 5 décembre dernier. Les propositions lumineuses soumises, cet après-midi, par les honorables partisans du Gouvernement, ont été de nature à indiquer, hors de l'apparence même du moindre doute, que ceux-là ont grandement besoin d'être renseignés sur cette question. S'il fallait trouver une raison quelconque pour justifier le débat qui s'est poursuivi, en cette Chambre, du côté de la gauche, on la relèverait dans les discours curieux et étonnants prononcés par les membres de la droite, cet après-midi, parce que tous indiquaient une ignorance complète et absolue du problème en jeu tel qu'il a été énoncé par leurs propres chefs. Un honorable député a affirmé qu'il s'agissait ici d'un don gratuit à l'Angleterre, ce que l'honorable premier ministre a déclaré lui-même ne pas être. En quoi consiste ce don? Est-ce un don en argent? Non. Est-ce un don de navires de guerre? Non, puisqu'on ne donne pas le moindre navire de guerre à l'Angleterre. Les honorables membres de la droite qui n'ont pas trouvé trop de louanges, adressées à l'empire britannique, et qui ont fait ressortir la grande portée de l'aide que représentera le don de ces navires, ont parlé d'un fait qui était absolument inexact. D'autres de leurs collègues ont fait allusion à l'aide puissante qu'on allait donner à l'Angleterre, résultat de ce compromis particulier entre les nationalistes de la province de Québec et les conservateurs. Si ces honorables députés avaient écouté les discours prononcés par les membres de la gauche, ils ne se seraient pas trouvés dans la position humiliante qui a été leur lot, cet après-midi. Ainsi, par exemple, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a affirmé, d'après un article publié dans la "National Review", que l'Australie avait l'intention de construire environ cinquante-deux navires au cours des vingt et une années qui vont suivre, et il a tiré de ce fait la conclusion que l'Australie accordait une aide véritable à la mère patrie, tandis que le parti libéral au Canada hésitait à suivre cet exemple. Mais il n'est jamais arrivé à l'honorable député (M. Cockshutt) d'imaginer que la loi navale du Commonwealth de l'Australie, est calqué, mot pour mot, sur la loi de la marine que le parti libéral a fait adopter, en 1910. Tout ce que l'Australie a fait jusqu'à présent et tout ce qu'elle pourra faire à l'avenir a été et sera fait d'après le principe même de la législation adoptée par ce pays, en 1910. Qu'on me permette de lire le rapport de l'amiral Henderson que l'Angleterre a envoyé en Australie pour indiquer au gouvernement de cette colonie la route que ce dernier doit suivre à ce pro-

pos. On y trouve la preuve absolument concluante de l'opinion qu'entretient l'amiral Henderson sur la politique du Sud-Africain et de l'Australie, comparée à la politique d'inaction et sans nom du parti conservateur du Canada. Voici ce que l'amiral Henderson a dit:

Quelques VOIX : Quel est le nom de ce journal?

M. MACDONALD: C'est le "Free Press" du Manitoba. (Exclamations.) Si mes honorables amis mettent le fait en doute, ils pourront constater que cette information est absolument exacte, puisque d'autres journaux, par tout le pays, s'en sont faits l'écho. Voici ce que l'amiral Henderson a dit:

Je regrette que le Canada entreprenne la solution du problème naval comme il le fait. Il est évident que les autorités impériales ont commis une erreur en donnant au Canada l'avis que l'on connaît, car le présent projet que l'on discute maintenant à Ottawa ne peut que favoriser l'éclosion de discordes politiques. Si l'amirauté avait adopté une attitude plus magnanime et si elle avait conseillé au Canada de suivre l'exemple de l'Australie, on aurait probablement constaté un résultat tout autre et l'entente aurait pu être complète entre les deux partis politiques. Certes, il me paraît regrettable de sacrifier de grands principes à une fin temporaire, tout cela, pour l'amour de quelques millions de dollars. L'Angleterre peut parfaitement trouver elle-même l'argent nécessaire à la construction des navires de guerre dont elle a besoin.

Mais c'est assez en ce qui concerne mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt), qui s'est tenu à l'écart depuis que ce projet de loi a été lu une seconde fois, obéissant ainsi aux instructions de son chef, sauf, toutefois, qu'il est venu à la Chambre, lorsque cela était nécessaire pour compléter le quorum et qui ne prête aucune attention aux arguments avancés, aux renseignements fournis par ses propres chefs, non plus qu'aux motifs présentés par les honorables membres de la gauche. Il se trouve en une posture humiliante, puisqu'il doit constater que tous les arguments qu'il a invoqués sont annihilés par cette déclaration de l'amiral Henderson que je viens de lire.

L'honorable député de la division de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), lisant le rapport de l'arrivée du "Melbourne" à Port-Philipp, de la façon qui lui est particulière, dit, en réponse à une question, que l'Australie cherchait à construire un croiseur aux chantiers de la Nouvelle-Galles du Sud, alors qu'il n'est pas sans ignorer qu'en Australie il existe un système parfait de construction de navires sous la direction du gouvernement de cette colonie autonome. Ce ne sont là que deux exemples de

l'attitude que les honorables membres de la droite prennent à la veille même de la conclusion de ce débat, alors que la condescendance de leur chef ne leur permet que de risquer quelques mots sur cette question d'intérêt primordial. Résultat de ce fait, nous pouvons nous poser cette question: où en sommes-nous? Que dire des assertions de nos adversaires que déjà le tonnerre grondait et que l'éclair brillait? Que penser de cet avancé que le jour était venu, pour le Canada, de courir nécessairement à l'aide de l'empire et de lui fournir un don du peuple libre du Canada, tout cela, dans le but de sauver de la destruction l'empire et le Canada lui-même? On a répété ces déclarations, en s'efforçant d'en diminuer la portée. Le très honorable premier ministre en est revenu à sa déclaration qu'il ne s'agit pas ici d'une partie de cette politique de contribution. Afin d'établir qu'il était conséquent avec lui-même et que son attitude ne différait pas de celle qu'il avait prise, en 1909, il a déclaré que ceci n'est pas une contribution; il a jugé utile de faire une assertion dont on se sert dans la province de Québec, pour satisfaire le sentiment d'un groupe de ces partisans, lorsqu'il a dit:

On a dit que la présente politique du Gouvernement comporte une contribution annuelle et permanente. Sous ma responsabilité de membre du Gouvernement, je nie absolument cette assertion. Le Canada est et restera le seul maître de ses destinées.

C'est là un sentiment digne de toute louange, mais, le malheur, c'est que le premer ministre ne met pas en pratique cette théorie. Ce n'est pas conforme à l'attitude qu'il tient dans le cas de toute la législation qu'il nous soumet. Il fait des promesses splendides, en cette Chambre, mais il néglige de donner une forme à ces promesses dans nos statuts. Le Canada est et restera le seul maître de ses destinées. C'est la base même de la politique du parti libéral. C'est là ou nous en sommes à l'endroit de cette question.

On nous dit que ce projet est destiné à la protection du commerce canadien et à celle des expéditeurs et des importateurs. Comment! monsieur l'Orateur, ce pays se targue d'occuper, au point de vue des moyens de transports sur terre, une position importante entre les nations du monde et nous avons amplement pourvu, d'après ces données, au développement du Canada. Lorsque nous en arrivons à nous occuper des moyens de transport maritime, le très honorable premier ministre nous dit que le Canada, fier ainsi qu'il a raison de l'être, maître de ses destinées, comme il l'est, ne pourra jamais, au cours de vingt-cinq ans, établir un état de choses qui lui permettra de placer un navire cuirassé sur les lignes transocéaniques. Bien que l'Aus-

tralie ait accompli ce travail en quatre ans et bien qu'elle possède un chantier maritime où elle a construit des navires maritimes et des navires marchands, le Canada ne pourra accomplir un travail semblable avant que vingt-cinq ans ne soit écoulés.

M. BORDEN : Mon honorable ami ne désire pas me faire dire ce que je n'ai pas dit. J'ai déjà protesté contre cette imputation, et on n'a rien trouvé pour l'appuyer.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami trouvera la preuve de ce que j'avance à la page 710 du hansard (v.a.).

M. BORDEN: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de lire cet extrait?

M. MACDONALD lisant:

A mon humble avis, on ne pourrait construire rien qui revêtirait un caractère efficace, en ce pays, d'ici à un quart de siècle ou peut-être un demi-siècle.

M. BORDEN: Si mon honorable ami lit le contexte, il constatera que je ne parlais pas de l'industrie de la construction des navires, mais de l'organisation d'une armée navale.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami, assurément, ne veut pas laisser entendre qu'il faisait allusion à une organisation navale d'une nature particulière et dans laquelle il ne serait pas entré de navires. Cette organisation navale, de caractère mystérieux et particulier, qu'il aurait fallu au moins un quart de siècle pour établir, en Canada, impliquerait nécessairement la construction de quelques navires. Mon très honorable ami établit une distinction trop subtile, lorsqu'il s'efforce d'ignorer l'effet de l'allégation positive qu'il a faite au pays, en déposant ce projet de loi, allégation que ses partisans ont publiée par tout le pays, comme étant une déclaration de fait. Qu'est-ce qu'une organisation navale? Est-ce un amiral, un commandant, un personnel de commis et de fonctionnaires dans un bureau, ou n'est-ce pas plutôt une organisaton qui comprend des navires de guerre et à bord desquels se trouvent des équipages et du matériel de guerre? Ce sont là les choses que présente la construction navale. Ce sont là les faits que le très honorable premier ministre avait en vue, lorsqu'il a pris l'attitude qu'ont adoptée ses partisans et que ces derniers défendent, en invoquant, ainsi que mon honorable ami de Muskoka (M. Wright) l'a fait, cet après-midi, l'impossibilité d'accomplir ce travail en Canada. Lorsque mon très honorable ami affirme qu'il faudra au Canada vingt-cinq ans pour accomplir ce que l'Australie a fait en quatre ans, je dis qu'il insulte à l'énergie et à l'intelligence des Canadiens. Pourquoi dirait-il que le Canada est libre de ses propres destinées, pour tomber ensuite dans des platitudes semblables? Pourquoi ose-t-il inviter les honorables membres de la gauche à se mettre à sa suite comme des enfants dociles, pour appuyer ce projet? La gauche ne contient pas un seul membre qui n'envisage pas la question en jeu comme étant d'un intérêt primordial pour la population du Canada.

Que faut-il penser de ce misérable expédient, de cette combinaison d'éléments antibritanniques et ultra loyaux en ce moment, dans le but unique de faire face à une situation politique? Comment ose-t-on demander aux honorables membres de la gauche de faire fi de leur orgueil, en qualité de Canadiens, pour suivre aveuglément une politique de cette nature? Eh! quoi, le très honorable premier ministre savait, lorsqu'il a fait cette invite, que celle-ci ne reposait sur rien de rationnel, et il n'entretenait pas lui-même l'espoir qu'elle serait acceptée. Cette théorie que le Canada ne peut rien faire, au point de vue de la construction des navires, avant vingt-cinq années, revêt une saveur exceptionnelle, vraiment, lorsqu'elle émane du parti qui s'est toujours glorifié d'avoir été celui qui, en 1878, a posé les fondements de la Politique nationale. Mon honorable ami d'Ottawa (M. Fripp) a déclaré que son parti et que lui-même étaient les véritables amis de l'ouvrier et de l'industriel canadien.

Quelques VOIX: Parfaitement!

M. MACDONALD: Si les honorables membres de la droite n'ont pas compris que l'essence même de cette proposition est la négation du principe qui constitue véritablement la Politique nationale, ils ignorent ce dont ils parlent. Les conservateurs ont dit à la population du Canada: "Alors même que cela nuirait grandement aux liens qui nous rattachent à l'empire, le Canada a l'intention d'établir un tarif qui créera, si cela est nécessaire, une défaveur à l'endroit des fabricants d'Angleterre afin que nous puissions établir des industries au Canada". C'est là ce que sir John Macdonald et sir Charles Tupper ont dit, en ce Parlement, en 1877 et 1878, et c'est là ce dont s'est glorifié chacun des membres de la droite. Cependant, aujourd'hui, ils viennent dire au peuple de ce pays qu'il est déchu à ce point après environ cinquante années qu'a duré la Confédération, ils ne peuvent espérer établir, au cours des vingt-cinq années à venir, une industrie dont d'autres parties de l'empire ont appris à bénéficier et qui a été couronnée de succès en moins de trois ans. Mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carroll), qui vient d'une partie du Canada où l'industrie de l'acier est en honneur, a dit que cette industrie, qui ne compte que quelques années d'existence, a remporté des succès tels qu'ils dépassent les espérances de ses promoteurs et que la

perfection de ses produits n'a pas d'égale, même en Angleterre; il a ajouté que ces aciéries peuvent, aujourd'hui, fabriquer des plaques d'acier, et cela à un point tel qu'elles pourraient, en moins de six mois, fournir les plaques qui entreraient dans la construction des navires destinés au transport ou à la protection du commerce. S'il en est ainsi, je dis que l'honorable député pourrait soutenir que l'attitude du Gouvernement serait de nature à faire disparaître cette industrie et à priver de leur travail les ouvriers qu'elle emploie.

Aujourd'hui, ce Gouvernement, après six mois de travail qu'il a consacrés au règlement de cette question, méprise la théorie qu'il s'agit d'un don au Titan affamé qu'est l'Angleterre. Il ne s'agit pas d'un don en argent ou en navires—ce n'est ni plus ni moins qu'un prêt de navires. Mon très honorable ami a commencé à diminuer la valeur de ce prêt, le 7 avril. Il s'agissait simplement d'un prêt de navires qui devait, assurait-il, retourner au Canada, si ce dernier décidait de se donner une marine. J'ai demandé alors à mon très honorable ami de dire si sa véritable politique permanente n'était pas celle qu'il propose, aujourd'hui, et qui est la seule que le Canada peut avoir, ainsi que le très honorable premier ministre le sait parfaitement bien. C'est la prompte organisation de cette marine canadienne qu'il a demandée en 1909, et dont il s'est fait le défenseur en Angleterre, dans son propre comté et par tout le Canada. Il y a trois jours, j'ai demandé à mon honorable ami de dire sincèrement à la Chambre, avant de proposer l'adoption définitive de ce projet, si c'était bien là sa politique permanente. A nouveau, je lui demande maintenant, avant que la séance de ce comité ne soit levée, de montrer sa franchise, pour une fois, sur cette question et de nous dire quelle est sa véritable politique. Jusqu'à présent, nous l'avons vu éluder habilement cette question; nous l'avons entendu donner une interprétation différente à ce projet, suivant qu'il parlât dans une partie du Canada ou ailleurs dans le pays, pour flatter les sentiments des électeurs de chacune de ces parties. Nous avons vu la façon délicieuse dont les journaux publiés dans votre propre comté, monsieur le président, ont doré la pilule dans cette partie du Canada qu'avaient parcourue, deux années auparavant, dans toutes ses parties, des orateurs qui clamaient à la population que le Canada ne devait rien à l'Angleterre et qu'elle n'avait que faire d'une contribution navale ou d'un service naval. Nous trouvons dans l'"Evénement" de Québec l'énoncé suivant de cette politique merveilleuse qu'on nous demande d'accepter:

> Il suffit de lire ce projet de loi naval pour réaliser qu'il n'est réellement pas question d'envoyer un seul sou à l'Angleterre, mais qu'il s'agit simplement de voter un montant

fixe que le Gouvernement dépensera comme il lui plaîra, et qu'il n'aura peut-être jamais besoin de dépenser, si les circonstances se modifiaient quelqu'un de ces jours, car ce projet de loi ne spécifie ni date, ni endroit, ni condition, ni même une obligation quelconque de dépenser cet argent. . . D'où il faut conclure que le projet de loi naval est simplement une manifestation d'amitié et de gratitude envers l'Angleterre et un simple objet moral.

Joli titre à donner à cette mesure: "objet moral". Il est diverses autres sortes d'objets que je pourrais décrire, mais nous nous contenterons du langage doucereux du directeur général des Postes (M. Pelletier), dans son propre journal, lui, l'un des parrains de ce projet de loi qui a cet "objet moral".

M. le PRESIDENT: Le temps attribué à l'honorable député est expiré—à moins que le comité ne veuille. . .

M. MACDONALD: Je puis parler jusqu'à deux heures, puisque je n'ai commencé mon discours qu'à deux heures moins vingt minutes. Donc, ce n'est pas un don en hommes ni en argent, ni en navires à la mère patrie et tous ces sauvages appels au patriotisme que se sont permis de faire les honorables membres de la droite en cette enceinte même et ailleurs, se résument à rien si ce n'est un "objet moral" pour lequel le Gouvernement ne dépensera peut-être jamais un seul dollar.

L'avancé que fait ce journal est un argument puissant à l'appui de l'attitude prise par l'honorable député de Welland (M. German), que nous avons prônée, vingt-quatre heures durant, et qui se résume à dire que, par ce projet de loi tel qu'il est, nous accordons simplement au Gouvernement la permission d'agir à sa guise.

Le très honorable chef du Gouvernement, au cours même de la dernière harangue qu'il a prononcée sûr cette question, a dit d'une manière apologétique: Membres du Parlement, soyez donc assez bons d'appuyer cette mesure, parce que, même si nous donnons la commande de construire ces navires, ceux-ci ne seront pas construits avant 1916, et dans les entrefaites il peut arriver des élections générales. Mais il a affirmé que rien n'avait été fait quant à une politique permanente. Celle qu'il nous demande d'approuver aujourd'hui est-elle bien sa politique permanente? est-ce bien là tout ce qu'il a dit?

M. BELAND: Une autre contribution.

M. MACDONALD: "Une autre contribution", dit mon honorable ami de Beauce. Mais le chef du Gouvernement a écarté cette possibilité, parce qu'il a déclaré qu'il n'approuve pas cette idée de contribution.

M. BELAND: Il s'est déclaré pour les deux politiques.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami a prononcé un discours à ce point in-

génieux qu'il est possible pour lui de se déclarer en faveur d'une politique de contribution ou d'une politique de construction, suivant que cela fait son affaire. A nouveau, je dis que le très honorable premier ministre devrait agir avec plus de franchise qu'il ne l'a fait sur cette question importante, à l'endroit du comité. Avant de clore pour toujours la discussion de cette importante mesure en ce comité, il devrait dire à la Chambre et au pays quelle est réellement son attitude sur cette question. Il n'est pas un honorable député dont le fauteuil se trouve en arrière de celui du très honorable premier ministre qui connaisse si le chef du Gouvernement approuve, aujourd'hui, une politique de contribution ou une politique de construction.

Mon très honorable ami bâillonne le Parlement; il applique la clôture, empêchant ainsi le Parlement et le pays de connaître l'attitude véritable qu'il prend sur cette question. Grâce à sa majorité et à l'introduction de règlements ignorés jusqu'à ce jour en cette enceinte, mon très honorable ami peut faire cesser ce débat, mais qu'il me permette de lui demander s'il peut dire au pays, s'il s'agit d'un don, d'un prêt ou d'une leçon de choses. La population aimera savoir du parti conservateur et de son chef s'ils sont en faveur de l'organisation rapide d'un service naval canadien, tout comme le sont l'Australie, la Nouvelle-Zélande et toutes les autres grandes nations de l'empire; ou s'ils sont en faveur d'une politique de contribution, d'une politique d'humiliation pour le peuple canadien. Qu'on me permette de dire que le peuple du Canada sera le juge suprême de cette question et que, lorsque l'heure sera arrivée, il se prononcera pour une politique qui assurera toute la considération possible à la dignité canadienne, à la confiance que les Canadiens ont le droit d'avoir et de montrer dans leurs libertés et leurs droits.

Samedi, 10 mai, 2 heures du matin.

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix le sous-amendement.

Quelques VOIX: Voilà le bâillon.

Le sous-amendement proposé par M. German est repoussé par 96 voix contre 63:

Que l'article 2 soit biffé et remplacé par le suivant: Sur et à même les crédits votés à cette fin, de temps à autre par le Parlement, il peut être payé et appliqué sur et à même le fonds consolidé du Canada, une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

L'amendement proposé par M. Guthrie est mis aux voix et repoussé par 96 voix contre 64:

Que l'article 2 de ce projet de loi soit modifié par l'insertion après le mot "dollars", dans la troisième ligne de cet article, des mots suivants: pour être dépensés au Canada à la construction et à l'équipement d'une force navale telle que stipulée ci-après.

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix l'article 2.

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Cette disposition est-elle adoptée?

M. NEELY: J'aimerais faire quelques observations sur cette disposition.

M. le PRESIDENT: D'après le règlement, il n'est permis à aucun député de prendre la parole après deux heures.

M. NEELY: Je vous demande pardon, monsieur le président. Pourquoi le président consulte-t-il le comité . . .?

M. le PRESIDENT: Je dois dire à l'honorable député, s'il persiste à parler, que le comité est appelé à se prononcer.

M. NEELY: Pourquoi le président consulte-t-il le comité, si la discussion n'est pas permise?

Quelquese DEPUTES: Règlement.

M. le PRESIDENT: Je répète que le débat est fini à deux heures. Jai mis aux voix l'article 2.

Un DEPUTE: Quand est-il deux heures?

M. NEELY: Je soulève la question de règlement.

M. le PRESIDENT: Je déclare que l'intention de l'honorable député est irrégulière.

M. NEELY: Je désire vous consulter sur un point du règlement. Voici: S'il existe des règlements pour la gouverne du débat, en cette Chambre, ces règlements ont été méconnus avec persistance, aujourd'hui, par le très honorable premier ministre qui les a inaugurés en cette Chambre.

M. le PRESIDENT: L'honorable député veut-il établir son rappel au règlement?

M. NEELY: J'en appelle au règlement, parce que le règlement qui gouverne cette situation et qui dit que le débat devra se terminer à deux heures du matin, a été méconnu, avec persistance, par le premier ministre et par chacun des membres de la droite, qui ont pris la parole depuis le comencement de ce débat, cet après-midi.

M. le PRESIDENT: Je décide que ce rappel au règlement n'est pas bien fondé. Je mets aux voix l'article 2. Cet article est-il adopté?

M. VERVILLE: J'aperçois un étranger.

M. SHARPE (Ontario-nord): Il y a un étranger là-bas.

L'article 2 est mis aux voix et adopté. Pour, 96; contre, 63.

Sur l'article 3:

Ladite somme doit être employée et appliquée sous la direction du Gouverneur en conseil à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs du type le plus moderne et le plus puissant.

Il y a sur cet article un amendement de M. German, ainsi conçu:

Que l'article 3 soit amendé en rayant les mots "le Gouverneur en conseil" de la deuxième ligne pour y substituer le mot "Parle-rassés d'escadre ou de croiseurs du type le plus moderne et le plus puissant" de la quatrième ligne, pour y substituer les mots "d'un type approuvé par le Parlement."

L'amendement est repoussé par 96 voix contre 64.

L'article est adopté par 96 voix contre 64.

Sur l'article 4:

Lesdits navires, après avoir été construits et équipés, doivent être placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire.

Il y a sur cet article un amendement de M. German, ainsi conçu:

Que tous les mots après le mot "doivent", de la deuxième ligne, soient rayés et remplacés par le texte suivant: "assujétis aux prescriptions de la loi du service de la marine".

Cet amendement est rejeté par 96 voix contre 64.

Larticle est adopté par 96 voix contre 64.

Sur l'article 5:

Ladite somme doit être payée, employée et appliquée et lesdits navires doivent être construits et placés à la disposition de Sa Majesté, subordonnément aux termes, conditions et arrangements qui peuvent être convenus entre le Gouverneur en conseil et le Gouvernement de Sa Majesté.

Est mis aux voix un amendement de M. German, qui est ainsi conçu:

Que l'article 5 soit amendé en rayant tous les mots après le mot "Majesté", de la troisième ligne, pour y substituer le texte suivant: "conformément aux dispositions de la loi du service de la marine."

Cet amendement est rejeté par 97 voix contre 64.

L'article est adopté par 96 voix contre 64.

Sur l'article 6:

Un état détaillé des sommes dépensées sous le régime de la présente loi au cours du dernier exercice précédent doit être déposé sur le bureau de la Chambre dans les quinze premiers jour de chaque session du Parlement.

Est mis aux voix un amendement de M. Carvell, qui est ainsi conçu:

M. VERVILLE.

Que le texte suivant soit ajouté à l'article: "toutefois, tous les travaux exécutés sous le régime de la présente loi doivent être donnés à l'entreprise après appel de soumissions."

Cet amendement est rejeté par 95 voix contre 61.

L'article est adopté.

M. BORDEN: Monsieur le président, je propose qu'il soit fait rapport du bill ainsi modifié.

M. CARROLL: J'ai donné à entendre cette après-midi que je proposerais l'insertion d'un nouvel article au projet de loi.

M. MEIGHEN: Je soulève la question de règlement.

Des VOIX: Asseyez-vous.

M. le PRESIDENT: Que l'honorable député expose son point. Il est toujours permis de soulever une question de règlement.

M. MEIGHEN: Le premier ministre ayant proposé que rapport soit fait du bill, je prétends qu'on ne saurait plus déposer d'amendement.

Des VOIX: Au contraire. Asseyez-vous.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas là une question de règlement. Qu'il me soit permis de dire un mot à ce sujet. Il s'agit en ce moment de savoir si l'on peut, à cette étape de la procédure, déposer un amendement. Mon honorable collègue (M. Carroll) en a un à soumettre, et voici qu'on se prévaut du règlement pour l'en empêcher.

M. MEIGHEN: Je vous demande pardon; tel n'est pas le point que je soulève. Je prétends que le premier ministre a pris la parole pour proposer qu'il fait rapport du bill.

Des VOIX: Non pas.

Sir WILFRID LAURIER: Que l'un se soit levé avant l'autre, cela importe assez peu. La question est de savoir si mon honorable collègue (M. Carroll), à qui on a dit cette après-midi qu'il ne pouvait pas soumettre d'amendement quand il voulait le faire, a le droit d'en déposer un maintenant. Il importe de savoir si le nouveau règlement nous permet de soumettre un amendment à cette heure ou s'il met fin à toute discussion. Tel est le point que je veux examiner.

Je prétends que le règlement autorise le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) à proposer que le bill soit modifié avant que le comité en fasse rapport à la Chambre. Quand il voulut déposer son amendment cette après-midi, on lui dit qu'il ne pouvait le faire. L'objection me parut bien fondée, parce que le premier ministre avait fait la motion dont il avait donné avis hier soir,

motion que le comité avait adoptée. Il avait proposé:

Que la suite de la discussion des articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que du projet d'article 6 du présent bill ait la priorité et que la discussion ne soit plus renvoyée.

Cette motion ayant été adoptée, mon honorable ami de Cap-Breton-sud ne pouvait pas déposer d'amendement avant que le comité eût fini d'examiner les articles 2, 3, 4, 5 et 6 du bill. Jetons un coup d'œil sur le règlement. Le premier ministre avait fait sa motion en conformité des prescriptions nouvelles du règlement, lesquelles portent que lorsque la Chambre siège en comité général, on peut proposer:

Que la suite de la discussion sur un ou plusieurs projets de résolutions, un ou plusieurs articles, un ou plusieurs alinéas, un ou plusieurs préambules, un ou plusieurs titres, sera la première question discutée par le comité.

Notez bien: sera la "première" et non pas la "seule" question à être examinée par le comité. C'est donc à dire que cette prise en considération pourrait venir en deuxième, troisième et quatrième lieu. Si, dans la pensée de l'auteur du règlement, le comité ne doit pas s'occuper d'autre chose, il fallait le prescrire; je comprendrais alors qu'il ne soit pas permis de soumettre d'amendement. La motion que nous avons adoptée porte que les articles à être examinés par le comité devront avoir la priorité. L'examen et l'adoption de ces articles excluent-ils toute autre discussion? S'il n'en est pas ainsi, le député de Cap-Breton-sud a le droit de déposer son amendement. Dois-je comprendre qu'il n'a pas ce droit?—car le règlement ajoute:

Si la Chambre discute en comité pareils résolution, article, alinéa, préambule ou titre: et si ce débat ou cette prise en considération ajournée n'ont pas été repris ou terminés avant deux heures du matin, nul membre ne pourra se lever pour parler après cette heure, mais toutes les questions qui doivent être décidées afin de conclure ce débat ou cette prise en considération ajournés, seront décidées immédiatement.

Maintenant que les articles sont examinés, qu'est-ce qu'il s'agit de décider? Quelle est la prescription du règlement qui interdit à un député de soumettre un amendement? Je n'en vois aucune.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Cette après-midi, j'ai fait observer au chef de l'opposition et au représentant de Cap-Breton-sud que celui-ci pouvait bien aisément se réserver le droit de soumettre un amendement. Parlant de ce droit, j'ai nettement déclaré que je me réservais jusqu'après deux heures. Je suis bien certain de l'avoir dit.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne l'ai pas entendu.

M. BORDEN: Et mon très honorable ami m'a répondu: "Dans ce cas, tout devra être terminé à deux heures."

Sir WILFRID LAURIER: Non en vertu du règlement, mais de par la volonté du premier ministre.

M. BORDEN: En vertu du règlement. Après la mise aux voix, j'ai pris la parole pour proposer que le bill soit rapporté, motion que j'avais plein droit de faire. Si le député de Cap-Breton-sud et les membres de la gauche l'avaient voulu, ils auraient aisément trouvé l'occasion de soumettre cet amendement. Pourquoi n'ont-ils pas, cet après-midi, demandé la mise aux voix de l'amendement de mon honorable ami de Welland (M. German) pour fournir au député de Cap-Breton-sud l'occasion de saisir le comité d'un sous-amendement, chose qu'il aurait pu faire? Il leur était loisible de se prévaloir de ce mode de procédure.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. BORDEN: Ils n'ont pas cru devoir le faire. Dans les circonstances, le règlement et l'attitude de nos adversaires me donnent raison de proposer qu'il soit fait rapport du bill.

Sir WILFRID LAURIER: Ne nous appartient-il pas de définir nos droits? Si nous avions pris le parti de nous taire, mon très honorable ami aurait eu raison d'intervenir; mais parce que nous avons décidé d'user de notre droit de prendre la parole vingt minutes durant, on méconnaît à mon honorable collègue de Cap-Breton-sud le droit de soumettre son amendement. Mais ce n'est pas là le point que je soulève.

La question que je pose est celle-ci: y a-t-il dans le règlement quelque prescription nous interdisant de déposer un amendement à cette heure? La motion du premier ministre portait que le comité commencerait par examiner tel et tel article du bill. Cette motion fut adoptée. Il s'agissait des "premières" et non pas des "seules" choses à examiner. Nous pouvons maintenant passer aux autres. Etant plus nombreux, les membres de la droite peuvent nous imposer silence; mais la question est de savoir si nous avons un règlement ou si nous n'en avons pas.

M. BORDEN: Mon très honorable ami semble se faire beaucoup de mauvais sang pour bien peu de chose. Comme tous les autres membres de la Chambre, il sait fort bien que depuis trois heures de l'après-midi hier, la discussion est en très grande partie étrangère à l'amendement déposé par le représentant de Welland. Puisque mon honorable ami se plaint de la restriction du débat, je lui dirai que la discussion qui a eu lieu se rapporte autant à l'amendement de l'honorable député de Cap-Breton-sud qu'à celui du représentant de Wel-

land. Il n'y aurait point eu de restriction si l'on avait substitué un amendement à l'autre.

Je le répète, nos adversaires auraient pu soumettre autant d'amendements qu'ils auraient voulu s'ils avaient demandé la mise aux voix d'un amendement, ce qui leur aurait permis d'en déposer un autre ou de soumettre un sous-amendement. Pour des raisons à eux connues, ils n'ont pas cru devoir agir de cette manière. Cela étant, ils ne sauraient trouver mauvais que je propose que le bill soit rapporté, et c'est ce que je fais.

Sir WILFRID LAURIER: Dites-vous que mon honorable ami de Cap-Breton-sud n'a pas le droit de déposer son amendement?

M. le PRESIDENT: Je dois avouer. . .

M. PUGSLEY: Monsieur le président. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Je prie l'honorable député. . .

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement.

M. le PRESIDENT: . . . de reprendre sa place.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, vous n'avez pas le droit de vous prononcer avant de nous avoir entendus. Il nous est loisible de discuter la question de règlement.

Des VOIX: A l'ordre!

(M. le président reprend son siège.)

M. PUGSLEY: Voilà qui est bien, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je n'avais pas l'intention d'empêcher l'honorable député de parler. Je. . .

Des VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous!

M. PUGSLEY: Je n'ai pas voulu vous manquer de respect, monsieur le président; mais il m'a semblé que vous vous empressez de profiter de l'instant où les membres de la gauche reprennent leur place pour rendre vos décisions: c'est là un moyen de nous empêcher de discuter la question de règlement.

Le premier ministre, à ce qu'il paraît, s'en tient à la lettre de la prescription du règlement portant que nul député ne peut prendre la parole passé deux heures. S'il faut attribuer à cette prescription le sens qu'y prête mon très honorable ami, de quel droit celui-ci s'est-il levé pour proposer que le comité fasse rapport du projet de loi? S'il avait le droit de prendre la parole pour faire cette motion, mon honorable collègue de Cap-Breton-sud (M. Carroll) à qui la parole avait été accordée avant lui, avait assurément celui de formuler. . .

M. BORDEN: Je n'admets pas qu'il avait la parole.

Des VOIX: Il l'avait.

M. PUGSLEY: Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. HAZEN: Il y en a beaucoup, au contraire.

M. PUGSLEY: Pour lui ôter la parole, il aurait fallu que quelqu'un lui fît la même impolitesse qu'à. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Je prie l'honorable député de s'abstenir de tout écart de langage.

M. PUGSLEY: Il n'y avait pas d'autre moyen de priver de son droit le député auquel la parole avait été accordée en premier lieu. Il est évident que ce règlement signifie—car il faut y attribuer une signification basée sur la justice et la raison—il est évident que ce règlement, ou plutôt cette résolution, puisque, je le répète, je ne saurais donner le nom de règlement à une résolution adoptée de façon irrégulière et illégale—mais supposons pour le moment que ce règlement régisse la Chambre: tout ce qu'il signifie, c'est que nul député n'a le droit de prendre la parole sur aucun des articles mentionnés dans l'avis de motion donné par le premier ministre. Suivant l'interprétation loyale de ce règlement, la clôture doit être appliquée à deux heures à l'égard des articles du bill mentionnés dans l'avis de motion donné la veille, mais elle n'est applicable qu'à ces articles-là.

La clôture ayant été appliquée, nous n'avons plus à nous occuper de ces articles du projet de loi; mais cela ne prive aucun député du droit de formuler, au moment où le comité s'occupe de l'examen de ce projet, une motion tendant à l'insertion d'un nouvel article dans le bill. Or, c'est là ce que veut faire l'honorable député de Cap-Breton-sud. L'application de la clôture, même dans une bonne intention, est déjà assez détestable; elle déshonore et avilit le Parlement. . .

Des VOIX: A l'ordre!

D'autres VOIX: Très bien! très bien!

M. PUGSLEY: Je ne fais que répéter le langage que le très honorable Walter Long tenait aux communes anglaises, il y a quelques jours à peine, quand il déclarait que l'application de la clôture déshonore et avilit le Parlement en l'abaissant à jouer le rôle d'une simple chambre chargée d'enregistrer les volontés de l'exécutif. On en pourra dire autant de notre Parlement si le règlement de clôture doit être appliqué. Il sera assez mauvais de l'appliquer dans son sens le moins détestable; si on lui donne la signification qu'y prête le premier ministre il déshonorera et avilira le Parlement en l'empêchant de jouer un rôle utile, et les simples députés ne pourront plus participer à la confection des lois.

Le Gouvernement, nous ne l'ignorons point, a la majorité pour lui, et c'est à lui qu'il appartient de prendre l'initiative des mesures législatives; mais les députés ont un droit incontestable, un droit dont on doit se garder de les dépouiller: c'est celui d'avoir suffisamment d'occasions de proposer des modifications aux projets de loi dont on saisit la Chambre. Voilà pourquoi je dis que l'honorable député de Cap-Breton-sud a le droit de proposer l'insertion d'un nouvel article dans le bill, car il avait la parole avant qu'elle fût accordée au premier ministre.

Un mot de réponse au leader du Gouvernement. A l'entendre, si les membres de la gauche n'avaient pas passé le temps à discuter cette question, mon honorable ami de Cap-Breton-sud aurait pu, après l'adoption de l'article 2, formuler sa proposition à titre de sous-amendement. Il ne devrait pas oublier que cet honorable député n'est pas maître d'empêcher les autres de parler. Divers députés ministériels ont discouru très longtemps; quatre d'entre eux, pour le moins, ont pris la parole.

M. BELAND: Un plus grand nombre que cela.

M. PUGSLEY: Un plus grand nombre même, me dit un honorable collègue. Les instants du comité ayant été pris jusqu'à deux heures par nos collègues qui appuient le Gouvernement, on ne devrait assurément pas empêcher un représentant du peuple, le député de Cap-Breton-sud, d'exercer son droit. A mon avis, il a incontestablement le droit de proposer l'insertion d'un nouvel article dans le projet de loi.

M. CARROLL: Cet après-midi, lorsque je pris la parole sur cet amendement—si toutefois on peut donner le nom d'amendement au nouvel article que je voudrais faire insérer dans le projet de loi—vous m'avez dit, monsieur le président, que le règlement ne me permettait pas de proposer à ce moment-là l'insertion de cet article. Vous m'avez alors fait observer—et je vous prie de vouloir bien prêter l'oreille aux quelques mots que j'ai à dire sur ce point—que je pourrais proposer l'insertion de mon projet d'article 7 dès que les articles 2, 3, 4, 5 et 6 auraient été adoptés.

M. BELAND: Nous l'avons tous entendu.

M. CARROLL: Je n'entends pas m'arrêter aux subtilités qui se rattachent à ce règlement particulier. Si je prends la parole, ce n'est pas pour faire montre de discourtoisie envers le premier ministre, car je considère que j'avais le droit de proposer l'insertion de cet article. Pour faire voir à mon très honorable ami que le président m'avait bel et bien accordé la parole, il suffira de lui rappeler que le représentant de Portage-la-Prairie m'interrompit. Je respecte l'attitude prise par le premier ministre à la faveur du nouveau règlement de clôture, mais je prétends avoir le droit de proposer l'insertion d'un nouvel article dans le bill dont le comité est en ce moment saisi.

Si vous me refusez ce droit, monsieur le président, je m'inclinerai sans murmurer devant votre décision, et je reprends ma place pour que vous vous prononciez sur le point.

M. MEIGHEN: Je crois bien que mon interprétation du règlement s'accorde avec celle du très honorable chef de l'opposition. Toutefois, ce règlement ne me paraît pas applicable dans le cas présent, et voici pourquoi. Il est vrai que j'ai soulevé la question de procédure au moment où la parole était accordée au député de Cap-Breton-sud; si je l'ai fait, ce n'est pas parce que je doutais qu'il eût le droit de soumettre un amendement, mais parce que je trouvais mauvais qu'il prît la parole quand le premier ministre avait proposé de faire rapport. (Exclamations). Les honorables députés n'ont sans doute pas vu ce que j'ai observé. Il n'y a peut-être pas de divergences d'opinions quant à l'interprétation du règlement; mais il s'agit ici d'une question de fait: de savoir si le président a vu le chef du Gouvernement se lever le premier. Voilà le point dont il s'agit. Il me semble que je n'aurais pas eu le droit d'empêcher le représentant de Cap-Breton-sud de soumettre son amendement si je n'avais cru le comité déjà saisi d'une motion tendant à faire rapport.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami souffrira que je lui fasse observer que, suivant ma manière d'interpréter le règlement, l'honorable député de Cap-Breton-sud avait le droit de formuler son amendement.

M. MEIGHEN: Pas au moment où il s'est levé.

Sir WILFRID LAURIER: Ce qui revient à dire qu'il suffit que le premier ministre s'empresse de se lever de son siège pour qu'un membre de la Chambre soit privé du droit de proposer l'adoption d'un amendement.

M. MEIGHEN: Il n'en est pas ainsi pour la raison donnée par le premier ministre lui-même,—c'est-à-dire que l'on a, en mainte occasion, tant cet après-midi qu'hier soir, eu l'occasion de soumettre l'amendement en question.

M. BOIVIN: J'aimerais à faire quelques observations sur cette question de procédure. La parole fut-elle accordée à l'honorable député? C'est ce que je ne discuterai pas—et c'est bien inutilement, d'ailleurs, que l'on discuterait un tel point dont la décision appartient exclusivement au président; mais j'affirme que si la parole a été

accordée au premier ministre, celui-ci n'avait pas le droit de s'en prévaloir pour faire rapport... (Protestations à droite.) ...en vertu du nouveau règlement.

Ce règlement, examinons-le bien attentivement et voyons quelle en est la signification réelle. Hier soir, le très honorable premier ministre s'en autorisait pour donner un avis de motion ainsi conçu:

Je demande à donner avis que la prochaine fois que le présent bill sera soumis au comité de la Chambre entière, je proposerai que la suite de la discussion sur les articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que sur le projet d'article 6, dudit bill, soit la première question discutée par le comité et que cette discussion ne soit plus renvoyée.

Aujourd'hui, la Chambre s'étant formée en comité et ayant passé à cet article de l'ordre du jour, le premier ministre prenait la parole et, conformément à l'avis donné hier soir, proposait que la suite de la discussion des articles 2, 3, 4 et 5 du bill, ainsi que du projet d'article 6 eût la priorité et ne fût plus renvoyée. Le comité, en conséquence, a commencé par examiner les articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que le projet d'article 6, examen qu'il a terminé.

Je prie le premier ministre et le représentant de Portage-la-Prairie de daigner me prêter l'oreille pendant que je donnerai lecture du nouveau règlement. Le second alinéa en a été conçu dans le but de frapper tant de coups à la fois qu'il est d'une clarté douteuse. La partie du texte qui a trait au présent débat est comme suit:

Si la Chambre siège en comité général, tout ministre de la couronne qui aura, de son siège en Chambre, donné avis à une séance précédente de son intention d'en agir ainsi, pourra proposer que la suite de la discussion sur quelque disposition... sera la première question discutée par le comité et ne sera pas ajournée davantage; et, dans chaque cas, cette question sera décidée sans débat ni amendement; et si elle est résolue dans l'affirmative, nul membre ne parlera ensuite plus d'une fois ou plus de vingt minutes sur cette disposition... et si la discussion n'est pas close avant deux heures du matin, nul membre ne pourra se lever pour parler après cette heure, mais toutes les questions qui doivent être décidées afin de clore cette discussion, seront décidées immédiatement.

Que s'est-il passé à deux heures, ce matin? Les articles mentionnés dans la motion du premier ministre étaient soumis au comité et mis aux voix. Ayant voulu prendre la parole sur un de ces articles, le représentant de Humboldt (M. Neely) fut rappelé à l'ordre. Si le règlement est constitutionnel—et pour l'objet de la discussion, je supposerai qu'il l'est—le président avait parfaitement le droit de rappeler cet honorable collègue à l'ordre, car il ne lui était pas permis de prendre la parole.

M. BOIVIN.

Mais, voici qu'un autre député propose de modifier le projet de loi en y insérant un septième article. Quand le premier ministre a-t-il donné avis que nous n'aurions pas le droit de discuter l'article 7? A-t-il prévenu le comité que l'examen du bill devra se terminer cette nuit? Le règlement ne lui donne pas ce droit-là, mais il permet à tout ministre de proposer:

Que la suite de la discussion sur un ou plusieurs projets de résolution, un ou plusieurs articles, une ou plusieurs clauses, un ou plusieurs préambules, un ou plusieurs titres sera la première question discutée par le comité et ne sera pas ajournée davantage.

Pourquoi n'a-t-on pas inséré dans ce nouvel article du règlement les mots "bill ou bills"? Si on l'avait fait, le premier ministre aurait pu proposer, hier soir, que l'examen de ce projet de loi se terminât ce matin et ne fût pas ajourné davantage; mais le règlement n'est pas conçu de façon à l'autoriser à faire une proposition semblable. Il y a là, c'est évident, une lacune qui n'aurait pas échappé à l'attention des députés ministériels, si le soin de rédiger le règlement eût été confié à un comité spécial de la Chambre; ils auraient eu soin de faire insérer les mots "bill ou bills", et le bâillon eût été plus effectif qu'il ne le sera cette nuit.

Est-ce en ce moment que l'honorable député de Cap-Breton-sud doit soumettre son amendement? Aurait-il pu profiter de l'examen de quelque autre article pour en proposer l'adoption à un autre moment de la séance? M. Bourinot dit que non, et voici ce qu'on relève dans sa "Procédure parlementaire", 3e édition, page 661:

Dans les délibérations sur les bills, en comité de la Chambre entière, le préambule est d'abord ajourné, puis chaque article est examiné par le comité dans l'ordre qu'il occupe; le préambule et le titre ne sont examinés qu'en dernier lieu.

Et page 662:

Il est irrégulier de proposer la radiation de tout le texte depuis le mot "que" jusqu'à la fin d'un article pour y substituer un texte nouveau, car un tel amendement est de la nature d'un article nouveau, lequel devrait être ultérieurement examiné par le comité.

Le comité doit donc passer à l'examen du nouvel article après avoir terminé celui des autres. Or, l'examen des articles du bill ne s'est terminé que ce matin, à trois heures moins quart; il était cette heure-là quand mon collègue de Cap-Breton-sud s'est levé pour proposer l'insertion d'un septième article. Eu égard à la modification du règlement, mon honorable ami ne pouvait faire cette proposition à aucun autre moment. Si le premier ministre tient à avoir une autorité, qu'il daigne se reporter à la page 663 de la "Procédure parlementaire" de Bourinot, même édition; il y lira ces quelques lignes:

A la session de 1875, la Chambre ayant passé à l'examen, en comité général, d'un bill portant modification de la loi générale des chemins de fer, on souleva la question de savoir si l'on pouvait y insérer un article tendant à obliger le Gouvernement à n'acheter que par voie de concours public et d'adjudication les articles à l'usage des chemins de fer de l'Etat; et le comité ayant levé sa séance dans le but de se faire donner des instructions par la Chambre sur le point en question. M. l'Orateur Anglin déclara qu'un tel amendement serait régulier en l'absence d'instructions. Une décision semblable fut rendue au cours des délibérations du comité de la Chambre entière sur un bill portant abrogation des lois autorisant la cession de biens, actuellement en vigueur au Canada.

Je prétends que le moment est bien choisi pour proposer l'addition de cette nouvelle disposition. Celui-ci ne pouvait pas être proposé à un autre moment. Si nous admettons la constitutionnalité du nouveau règlement—ce que je veux bien faire pour les fins de mon raisonnement—il établit que toute discussion des articles que le premier ministre a mentionnés hier soir doit cesser à deux heures du matin.

Le premier ministre n'a pas parlé de nouveaux articles. Il n'a pas suspendu le débat sur tout le bill, car le règlement ne lui conférait pas ce droit. Le mot " bill" ne s'y trouve pas. Le règlement pourra probablement être modifié en prévision de l'avenir, mais à le prendre tel quel, le député de Cap-Breton-sud a parfaitement le droit de proposer son amendement, c'est le temps de le faire et le comité a le devoir de le prendre en considération. Si la députation n'a pas l'occasion de discuter cet amendement, autant vaut en faire une machine à voter, la bâillonner, ne plus lui permettre d'ouvrir la bouche au Parlement.

Nous consultons Bourinot, qui fait autorité en matière de procédure parlementaire, et nous constatons qu'il dit que les amendements seront proposés à tel ou tel moment, et son opinion n'est pas contredite par les articles du nouveau règlement établi par le premier ministre. La majorité de la députation dira peut-être que le député de Cap-Breton-sud n'avait pas le droit de proposer un amendement. Je soutiens qu'il en a parfaitement le droit. Il ne lui serait peut-être pas permis de proposer un amendement relatif aux autres articles, mais il peut proposer d'ajouter un nouvel article au projet de loi, et on devrait lui en fournir l'occasion avant que le comité fasse rapport du bill.

M. le PRESIDENT: Je me disposais à expliquer et à faire comprendre au comité l'état de la question. Avant que cette discussion puisse se poursuivre, le président doit prendre sur lui de trancher une autre question et de dire qui avait la parole. On a dit que le député de Cap-Breton-sud avait la parole, mais c'est au président de décider ce point. Je dois déclarer que j'ai d'abord jeté la vue sur le premier ministre.

(Vives protestations à gauche.)

Vous pouvez en appeler de ma décision.

M. GERMAN: Je désire dire un mot sur la question de règlement.

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député que j'ai décidé que le premier ministre a la parole.

M. MACDONALD: Il est trop tard.

M. GERMAN: Je prends la parole sur une autre question de règlement.

M. le PRESIDENT: Permettez-moi d'expliquer au comité...

M. CARROLL: On m'a prié de reprendre mon siège.

M. MACDONALD: Vous avez trop tardé, monsieur le président. Pourquoi n'avez-vous pas rendu votre décision sur-le-champ?

M. le PRESIDENT: J'ai d'abord jeté la vue sur le premier ministre qui a eu la parole et présenté sa motion, et c'est celle-ci qui est en discussion. Comment peut-on soulever une question de règlement?

M. GERMAN: Je prétends que, même si le premier ministre avait la parole avant le député de Cap-Breton-sud et s'il avait régulièrement proposé que le comité fasse rapport du bill, cela ne mettrait pas fin à la discussion. Le représentant de Cap Breton-sud peut se lever et proposer un amendement. Il peut dire: Non, il ne sera pas fait rapport du bill maintenant, et je propose qu'il ne soit pas fait rapport du bill et que l'article suivant soit ajouté comme article 7. Je prétends que sur un rappel au règlement, il a parfaitement le droit d'agir ainsi.

M. CARROLL: Je propose...

M. le PRESIDENT: L'honorable député discute-t-il la qustion de règlement?

M. CARROLL: Si je comprends bien, vous avez rendu votre décision sur cette question.

M. le PRESIDENT: On me permettra, je l'espère, d'exposer la question. J'ai compris que le député de Welland soulevait une question de règlement, à savoir qu'il est permis de proposer un amendement, même lorsque l'on demande au comité de faire rapport d'un bill. C'est cette question qui est en délibération.

M. MACDONALD: Je désire corroborer l'opinion du représentant de Welland et faire observer que la décision que vous avez rendue tantôt — que le premier ministre avait la parole—si elle est correcte, est une décision rendue trop tard, et que vous ne pouviez pas rendre une décision au moment où vous étiez saisi d'une question de rè-

glement pour savoir si le représentant de Cap-Breton pouvait proposer son amendement. Voici quelle était la situation. Le député de Cap-Breton-sud se disposait à proposer son amendement. On admettait qu'il avait la parole lorsque le représentant de Portage la-Prairie a soulevé une question de règlement.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne discute pas la question de règlement.

M. MACDONALD: Je prétends que je la discute. Je fais observer qu'on se méprend entièrement sur les faits qui ont donné lieu au présent débat. Vous n'avez pas le droit . . . . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. MACDONALD: Je n'outrepasse pas mes droits. Le président ne pouvait pas rendre la décision qu'il a rendue après avoir accordé la parole au représentant de Cap-Breton.

M. le PRESIDENT: L'honorable député. . .

M. MACDONALD: Vous pourrez rendre votre décision lorsque j'aurai fini de parler. Laissez-moi exposer les faits comme je les comprends. Je vous dis, monsieur le président, que le député de Cap-Breton-sud avait la parole et se disposait à proposer son amendement lorsque le représentant de Portage-la-Paririe a soulevé la question de règlement. Le chef de l'opposition, le député de Saint-Jean (M. Pugsley) et le député de Shefford (M. Boivin) ont pris part au débat. Il ne s'agissait pas de savoir si le représentant de Cap-Breton-sud avait la parole, mais s'il avait le droit de présenter un amendement. Je vous ferai observer que lorsque vous avez évité de décider la question de règlement . . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député n'a pas le droit de critiquer le président.

M. MACDONALD: Je me sers de la langue anglaise que vous ne comprenez pas. Je dis que lorsque vous avez évité de décider la question de règlement . . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. MACDONALD: . . . qui se discutait, en rendant une décision sur un tout autre point relativement à un objet qui n'était pas en discussion, vous n'aviez pas le droit à ce moment-là de trancher la question. Je désire faire observer que vous n'aviez pas le droit de règler le sort de l'amendement du député de Cap-Breton-sud en rendant une décision comme celle-là. Une décision semblable aurait dû être rendue avant que mon honorable ami n'eût entrepris de proposer son amendement. Quant à la question de procédure soulevée par le représentant de Welland, j'ajoute qu'elle est parfaitement régulière et que ce sera non seulement se montrer impoli envers le député de Cap-Breton-sud, mais le priver du droit que le règlement reconnaît à toute la députation, si on lui enlève la parole.

M. MEIGHEN: La seule question que vous ayez à décider, monsieur le président, est celle de savoir s'il est permis de proposer un amendement sur la motion demandant qu'il soit fait rapport du bill. Je soutiens que, aux termes du paragraphe 2 de l'article 17, cela n'est pas permis. Le paragraphe 2 est ainsi conçu:

Toute motion discutable faite à l'occasion des affaires courantes, à l'exception des motions d'ajournement, et toutes motions inscrites à l'ordre du jour. . .

Ce n'est pas cela.

...ou pour l'adoption du rapport d'un comité permanent ou spécial. . .

Ce n'est pas cela.

...ou pour la question préalable...

Ce n'est pas cela.

...ou pour la troisième lecture d'un bill, ou pour l'ajournement de la séance quand il s'agit de discuter une question urgente d'intérêt public ou pour l'adoption en comité général, en comité des subsides, ou des voies et moyens, de la résolution, article, clause, préambule, ou titre en délibération, pourra être débattue, mais toutes autres motions seront décidées sans débat ou amendement.

M. GERMAN: Je ne laisse pas entendre que la motion peut être discutée, je soumets que nous avons le droit de proposer comme amendement qu'il ne soit pas fait rapport du bill maintenant, mais que cet article soit ajouté sans débat.

M. MEIGHEN: Ce que l'honorable député veut dire, c'est qu'on peut proposer un amendement à la motion demandant qu'il soit fait rapport du bill. Cette motion ne souffre pas d'amendement et doit être mise aux voix sans débat.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis très certain que le représentant de Portage-la-Prairie avouera que, le règlement que nous avons adopté étant destiné à restreindre la liberté de parole, dont nous avons joui jusqu'à présent, il doit être interprété rigoureusement. Je lui ferai observer que l'article 2, tel qu'il est rédigé, ne règle que la procédure de la Chambre, et non les délibérations du comité général. L'article 2 établit des mesures pour la conduite des affaires de la Chambre lorsque l'Orateur est au fauteuil, mais il ne pourvoit pas à la conduite du comité général.

M. MEIGHEN: Je crois que mon très honorable ami s'apercevra de son erreur à première vue. Le règlement dit:

...ou pour la troisième lecture d'un bill, ou pour l'ajournement de la séance quand il s'agit de discuter une question urgente d'intérêt public ou pour l'adoption en comité gé-

néral, en comité des subsides, ou des voies et moyens, de la résolution. . .

Et ainsi de suite. Cela s'applique uniquement au comité.

Sir WILFRID LAURIER: Ce règlement a tout défendu. La motion du député de Cap-Breton-sud a été rejetée pour la raison qu'on nous a donnée il y a un instant.

M. BORDEN: Je puis faire une proposition à mon très honorable ami. Je crois qu'il est à désirer que les délibérations du comité prennent fin, et je consentirais, par courtoisie, à retirer ma motion et à permettre au député de Cap-Breton-sud de soumettre son article pourvu qu'il soit entendu que nous en déciderons immédiatement.

Sir WILFRID LAURIER: Nous ne voulons pas de faveur dans cette affaire. Nous revendiquons nos droits. Mon honorable ami peut proposer son amendement, ou bien il ne le peut pas. S'il le peut, nous désirons le savoir; et s'il ne le peut pas, nous ne voulons pas de faveur.

M. BORDEN: Le représentant de Cap-Breton-sud aurait pu proposer son amendement hier soir. Il aurait pu suivre cette ligne de conduite.

M. BOIVIN: Il ne le pouvait pas.

M. BORDEN: Le député de Shefford doit avoir mal saisi ma pensée. Le représentant de Carleton a fait la même chose hier soir, bien que ce fût après que j'eusse proposé d'ajouter un article. Le député de Cap-Breton-sud avait le même droit qu'un autre, et il aurait pu donner avis au sujet de l'article qu'il désirait ajouter, s'il avait jugé à propos de le faire. Mais il ne l'a pas fait, pour une raison que je ne comprends pas. Le député de Carleton aurait proposé une motion, au lieu d'un amendement, si je n'avais pas présenté une motion et s'il n'avait pas préféré déposer un amendement.

M. BELAND: Quant à ce qui s'est passé hier soir, le premier ministre prétend que le député de Cap-Breton-sud aurait pu proposer un nouvel article. Que s'est-il passé? Le premier ministre a proposé que l'étude de l'article 6 fût ajournée. La question a été mise aux voix et décidée affirmativement. Le premier ministre s'est levé aussitôt après et a proposé le renvoi de la suite de la discussion. Comment le député de Cap-Breton-sud aurait-il pu proposer un nouvel article.

M. BORDEN: Je ne pense pas que l'honorable député soit bien exact.

M. BELAND: Je le suis.

M. BORDEN: Il y eût ensuite une discussion générale.

M. BELAND: Non.

M. CARVELL: Il ne s'agit pas de ce que j'ai fait hier soir; il s'agit de ce que j'ai le droit de faire aujourd'hui et de ce que le député de Cap-Breton-sud a également le droit de faire. Il est vrai que ce dernier aurait pu donner avis hier soir, comme je l'ai fait, et que j'aurais pu attendre à ce matin pour donner avis, comme il l'a fait. Je crois que le premier ministre n'est pas à la hauteur de son intelligence. Par trois fois, au cours du présent débat, il a prétendu que nous devrions faire telle chose, parce que nous avons suivi telle ligne de conduite hier après-midi. Vous avez employé tout le temps, dit-il, à discuter l'article 2 lorsque vous auriez dû le laisser de côté et passer à l'article 3; si vous aviez agi ainsi, vous auriez permis au représentant de Cap-Breton-sud de proposer son amendement. Il ne s'agit pas de ce que nous aurions pu faire; il s'agit de savoir quels sont maintenant nos droits. Le représentant de Portage-la-Prairie, l'auteur de ce règlement unique, a fait preuve de plus d'audace que jamais. Lorsqu'il a vu que le président s'était tourné du côté du député de Cap-Breton-sud, il s'est levé pour dire: "Vous auriez dû jeter la vue sur le premier ministre et vous feriez mieux de vous tourner de ce côté et de dire que c'est ce que vous avez fait." Le président a suivi son conseil.

Quelques VOIX: A l'ordre!

D'autres VOIX: Très bien! très bien!

M. CARVELL: Je le répète, c'est ce que vous avez fait. On dirait que nous sommes en Russie. Non seulement on nous met un bâillon, mais un membre de la Chambre dit au président ce qu'il devrait faire. Nous en avons eu assez de cette comédie depuis deux ou trois mois.

Quelques VOIX: Asseyez-vous!

M. CARVELL: Je parlerai aussi longtemps que je le voudrai. Le fauteuil a été occupé par des gens qui n'avaient pas droit de l'occuper et le représentant de Portage-la-Prairie est venu leur dire ce qu'ils devaient faire et ce qu'ils ne devaient pas faire.

Quelques VOIX: Asseyez-vous!

D'autres VOIX: Continuez!

M. le PRESIDENT: L'honorable député enfreint le règlement.

M. CARVELL: Je dis des choses qu'il y a lieu de dire, monsieur le président, des choses qu'il faut vous dire, et j'ai assez de courage pour vous les dire. Je désire que le premier ministre tienne compte de mes paroles.

Je désire maintenant parler de l'amendement. Il est parfois nécessaire de se servir d'un langage violent lorsque l'on assiste à un spectacle comme celui qui nous a été

donné ce soir. Peu m'importe que le représentant de Welland ait eu raison de soulever cette question de règlement. L'auteur du règlement, le député de Portage-la-Prairie, a avoué au chef de l'opposition qu'il l'a bien interprété. Le premier ministre a admis cette interprétation. Toute la question est de savoir si le premier ministre du Canada, de connivence avec son président, peut refuser à un député la permission de proposer un amendement.

Quelques VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous!

M. le PRESIDENT: Je décide que la question de règlement n'est pas admise et qu'on ne peut pas proposer un amendement en ce moment.

Quelques VOIX: C'est honteux!

M. BELAND: Je désire vous poser une question, monsieur le président. En vertu de quel article du règlement peut-on proposer que vous fassiez rapport du bill? Je vous ai toujours entendu demander au comité: "Dois-je faire rapport du bill?" ce qui veut dire: quelqu'un a-t-il une autre motion à présenter. Vous n'avez pas posé cette question ce soir, et si vous l'aviez posée, le député de Cap-Breton-sud aurait pris la parole et proposé sa motion, et vous l'auriez acceptée.

M. le PRESIDENT: Régulièrement, quelqu'un doit proposer que le comité lève la séance; mais, d'ordinaire, le président suppose que la motion a été proposée et il quitte le fauteuil sans attendre que quelqu'un la propose.

M. BELAND: En toute déférence . . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. BELAND: Ecoutez-moi un instant. Il y a un autre article, l'article 56, qui dit:

Tous les amendements faits en comité sont rapportés par le président à la Chambre qui les reçoit immédiatement.

Cela signifie que le président rapporte à la Chambre le bill avec les amendements sans aucune motion.

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix la motion demandant que le bill soit rapporté.

Quelques VOIX: C'est honteux!

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

M. PUGSLEY: Je propose que vous quittiez le fauteuil.

M. BELAND: De grâce, permettez-moi de développer ma question de règlement.

M. le PRESIDENT: Le comité est saisie de la motion demandant que je fasse rapport du bill. Je pris ceux qui sont en faveur de cette motion de se lever.

M. CARVELL.

Quelques VOIX: Non, nous ne nous lèverons pas!

D'autres VOIX: C'est honteux!

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien dire "oui".

Plusieurs VOIX: Oui!

D'autres VOIX: Non!

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

Plusieurs VOIX: C'est honteux!

(Plusieurs députés se lèvent.)

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont contre la motion voudront bien se lever.

Quelques VOIX: Honte! Ne votez pas!

VOIX à gauche: Personne ne vote de ce côté-ci.

M. le PRESIDENT: Je déclare que la motion est adoptée.

(La Chambre rentre en séance générale et M. l'Orateur prend le fauteuil.)

Quelques VOIX: Vous avez un faux rapport!

M. l'ORATEUR: Silence! M. Blondin, président du comité général. . .

Plusieurs VOIX: Non! non!

M. l'ORATEUR: Silence!

Quelques VOIX: Le rapport n'est pas juste.

M. l'ORATEUR: M. Blondin, président du comité de la Chambre entière, a rapporté le bill avec un amendement.

Quelques VOIX: A l'ordre! Le rapport est faux!

M. l'ORATEUR: Lorsque l'Orateur est debout, les députés sont tenus de maintenir le décorum. Je n'ai aucun doute que la députation tient autant que moi à ce que les travaux de la Chambre soient conduits avec décorum.

M. OLIVER: Où est le décorum du côté de la droite?

Quelques VOIX: Le rapport est faux!

M. l'ORATEUR: Silence!

M. BELAND: Le bâillon nationaliste!

M. l'ORATEUR: Silence! Je prie les membres de la Chambre de m'aider à maintenir la dignité du Parlement et les prérogatives de la Chambre, comme il convient de le faire au Parlement.

Quelques VOIX: Pourquoi ne respectent-ils pas le règlement?

M. OLIVER (s'avançant vers le bureau): Le Gouvernement a violé les prérogatives de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Silence!

M. PUGSLEY: Le président vous a présenté un rapport faux.

M. l'ORATEUR: Quand ce rapport sera-t-il reçu?

Quelques VOIX: Non. Ne le recevez pas!

M. BORDEN propose que la séance soit levée.

M. l'ORATEUR: Je mets aux voix la proposition de lever la séance.

Quelques VOIX: Nous ne lèverons pas la séance.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je désire respectueusement vous faire observer que l'Orateur suppléant a fait un rapport faux.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Il y avait une autre motion sur le tapis, lorsque le président a quitté le fauteuil; il n'en a pas tenu compte et l'Orateur ne devrait pas recevoir ce rapport.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. l'ORATEUR: Silence! Je dois dire qu'un député n'a pas le droit de critiquer ou de blâmer ainsi la conduite du président.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. l'ORATEUR: Silence! Cela ne peut se faire qu'en proposant une motion principale et en donnant avis en tout temps. Tel est le règlement.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, vous nous priez d'observer le règlement, et nous vous prions de maintenir les droits de la minorité.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. l'ORATEUR: A mon avis, le meilleur moyen de maintenir les droits de la minorité c'est de faire observer le règlement.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. OLIVER: Le Gouvernement a enfreint le règlement.

M. l'ORATEUR: Le règlement est fait pour la minorité comme pour la majorité.

M. GRAHAM: Le président l'a ouvertement enfreint.

M. l'ORATEUR: Est-ce le désir de la Chambre que la motion soit adoptée?

Quelques VOIX: Non! non!

D'autres VOIX: Adoptée!

M. l'ORATEUR: Je déclare que la motion est adoptée.

(La séance est levée à trois heures et quarante minutes, samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 12 mai 1913.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES EAUX DANS LA ZONE DU CHEMIN DE FER.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre suppléant de l'Intérieur) demande à déposer un bill (n° 195) tendant à modifier la loi des eaux dans la zone du chemin de fer.

—Monsieur l'Orateur, la députation n'ignore pas que la province de la Colombie-Anglaise, il y a nombre d'années, transporta au gouvernement du Dominion une bande de terrain de vingt milles de largeur, de chaque côté du droit de passage du Pacifique-Canadien, laquelle bande de terrain est maintenant connue comme zone du chemin de fer. Des conflits se produisirent entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial au sujet de l'administration des chutes d'eau. Finalement, une décision fut rendue par le comité judiciaire du Conseil privé décrétant que le gouvernement fédéral avait le droit d'administrer ces concessions de chutes d'eau comprises dans cette zone. On a jugé que ces chutes d'eau seraient administrées d'une manière plus utile et satisfaisante par le gouvernement provincial, certaines réserves étant faites dans l'intérêt du gouvernement fédéral. Une loi dans ce sens fut votée par notre Gouvernement à sa dernière session. On s'est aperçu depuis que cette loi, à certains égards, n'est pas pratique ni applicable. Le présent projet de loi est destiné à remédier aux imperfections de la présente loi qui sont devenues apparentes depuis, et de rendre la loi exécutoire et satisfaisante, dans l'intérêt à la fois de la province et du Dominion.

M. OLIVER: Se propose-t-on, une fois la loi modifiée, d'en confier l'application au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial?

M. CROTHERS: En partie à l'un et en partie à l'autre. La loi confère au gouvernement provincial le droit d'administrer ces chutes d'eau; mais le ministre de l'Intérieur, comme on le verra, est, aux termes de certaines dispositions du bill, responsable de son administration. Nous excluons absolument du régime de la présente loi toutes étendues qui sont ou pourront être

mises à part et administrées comme parcs du Dominion.

M. OLIVER: Lors de la délibération du bill, au cours de la session dernière, on discuta assez longuement au sujet de la protection des droits d'irrigation déjà concédés. Nous insistâmes que le projet de loi devrait protéger suffisamment les droits créés sous l'autorité du Dominion. Voudra-t-on me dire quelles sont les dispositions du bill à cet égard?

M. CROTHERS: L'honorable député trouvera, je pense, dans le bill des dispositions édictées pour la sauvegarde de ces droits, et notamment en ce qui regarde les réserves indiennes et autres concessions de cette nature. Nous pourrons aborder la question en plus grand détail lors de la 2e lecture du bill.

M. OLIVER: Mais c'est surtout à l'égard des droits des propriétaires particuliers concessionnaires de cours d'eau pour fin d'irrigation que je désire me renseigner. Il y aurait lieu d'opérer des changements radicaux, et nous voulons être sûrs que le Gouvernement prend la responsabilité de protéger les droits qui ont été créés en matière d'utilisation de l'eau dans la zone du chemin de fer sous l'autorité du gouvernement fédéral.

M. CROTHERS: L'honorable député, je pense, trouvera les dispositions du présent bill très suffisantes à cette fin.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

DEMANDE DE RAPPORT.

M. OLIVER: Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) ou le premier ministre (M. Borden) voudra-t-il me dire si le dossier que j'ai demandé, et qu'on devait déposer à ce que j'ai compris, a été effectivement déposé?

M. ROGERS: J'ai donné ordre de la remettre au greffier. J'irai aux renseignements et demanderai pourquoi cette liasse n'a pas encore été déposée, et je verrai à ce qu'on la dépose dès cet après-midi.

1re LECTURE

Dun bill (n° 194), déposé par M. Meighen), pour faire droit à Sara Lilian Attwood.

IMPERIAL UNDERWRITERS' CORPORATION.

Sur motion de M. Green, les modifications opérées par le Sénat au bill (n° 11), relatif à l'Imperial Underwriters' Corporation et tendant à changer son nom en celui de l'Imperial Underwriters' Corporation of Canada, sont adoptées en dernière épreuve.

M. CROTHERS.

2e LECTURE

Du bill (n° 193), déposé par M. Devlin, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du Canada Central au Labrador.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

EMPLOI DE M. J. P. JONES.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. J. P. Jones forme-t-il partie de la commission du grain? Dans l'affirmative, quel poste y occupe-t-il?

2. Ce titulaire est-il le même J. P. Jones qui était gérant de l'Empire Elevator Company, qui exploite un élévateur de tête de ligne à Fort-William?

3. Le Gouvernement sait-il si, oui ou non, ledit J. P. Jones, alors qu'il était gérant de cette compagnie, a été condamné à une amende de $2,500 pour avoir mélangé des grains de différente qualité?

M. PERLEY:

1. Oui, membre de la commission des grains du Canada.

2. Oui.

3. Non. M. Jones n'a été ni condamné à l'amende, ni cité en justice.

STATIONS POSTALES DE MONTREAL.

M. LAPOINTE (Montréal) demande:

Est-ce l'intention du Gouvernement de mettre à la disposition des citoyens de la division Saint-Jacques, de Montréal, un local quelconque, où ils pourront immédiatement se procurer les commodités postales les plus indispensables, telles que timbres, mandats-poste, bons postaux, l'enregistrement des lettres et la livraison des colis postaux, pour remplacer le local de la rue Amherst, près de la rue Sainte-Catherine-est, fermé dernièrement?

M. PELLETIER: Il existait naguère un poste de facteurs au n° 231 de la rue Amherst, Montréal (division Saint-Jacques). Il a été fermé en conséquence du parachèvement du nouveau bâtiment public érigé par l'ancien Gouvernement à l'angle des rues Sainte-Catherine et Plessis, à 1,500 pieds à l'est de la rue Amherst. Ce bâtiment était destiné à répondre aux besoins à la fois des divisions Saint-Jacques et Sainte-Marie de Montréal. Les stations postales sont en même temps des postes de facteurs desservant le district environnant; et on jugeait alors qu'avec la station postale "B", sur la rue Université, une autre à Westmount dans l'ouest, et une sur la rue Plessis dans l'est, les quartiers de la rue Sainte-Catherine seraient amplement pourvus. En outre, un bâtiment destiné à servir de station postale centrale est en construction rue Bishop. Les facteurs ont en conséquence été transférés de la rue Amherst à un nouveau bâtiment pu-

blic de la rue Plessis construit dans ce dessein. Toutefois, jusqu'à ce qu'il ait été pris d'autres mesures définitives, le Gouvernement actuel se propose de porter temporairement remède à l'état de choses actuel par l'établissement sans retard d'une succursale au n° 321 rue Amherst. Cette succursale ne saurait, bien entendu, être un poste de facteurs. Mais, à part cela, les opérations postales de toutes sortes s'y poursuivront.

L'ONTARIO EQUIPMENT COMPANY.

*M. LAFORTUNE demande:

Quelle a été la somme totale payée à l'Ontario Equipment Company par le département des Postes depuis le 1er avril 1912 jusqu'au 1er avril 1913?

M. PELLETIER:

Une réponse à cette question a été donnée il y a quelques jours à l'honorable député de Pictou (N.-E.), (M. Macdonald). Voir édition non revisée des Débats, page 9442.

PORT DES LETTRES A LORNE-VALLEY.

M. HUGHES (King) demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues par le ministre des Postes pour le transport du courrier du bureau de poste de Lorne-Valley (I. P.-E.), à la station du chemin de fer par la route 48?
2. Quels sont les noms des soumissionnaires, le montant de chaque soumission, et quelle soumission a été acceptée?

M. PELLETIER:

L'entreprise de ce service n'a pas encore été adjugée.

COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de retenir les services des commissaires de l'Intercolonial sous M. Gutelius?

M. COCHRANE: Pour le présent, M. F. P. Brady est retenu à titre de surintendant général, et M. E. Tiffin à titre de directeur général du trafic.

TAUX DES BONS DE POSTE ET DES MANDATS D'ARGENT.

*M. LEMIEUX demande:

1. Un changement a été fait dans les taux des bons de poste et des mandats d'argent?
2. S'il en est ainsi, quel est ce changement?

M. PELLETIER:

Il a été fait un changement dans le taux des mandats d'argent, et la chose a déjà été expliquée tout au long dans la réponse donnée à une question posée par l'honorable député de Portneuf (M. Delisle). Voir page 8863 de l'édition non revisée des Débats. Aucun changement n'a eu lieu dans le taux des bons de poste.

CADENAS DE SACS POSTAUX.

*M. CARVELL demande:

Le département des Postes a-t-il dernièrement retourné à M. Lapointe, de Québec, 6,000 tiges de contrôle pour cadenas de sacs postaux? Dans l'affirmative, pourquoi?

M. PELLETIER:

Non.

RECOMPENSES AUX VETERANS DE L'INVASION DES FENIANS.

M. BELAND demande:

1. Les demandes de Sévère Godin, Eug. Vallée et Charles Bernard, tous du comté de Beauce, Québec, pour la gratification accordée à ceux qui ont servi pendant l'invasion des Fénians, ont-elles été reçues au département de la Milice?
2. Dans l'affirmative, ont-elles été acceptées?
3. Ont-elles été payées?
4. Si elles n'ont pas été acceptées, quelle en est la raison?

M. HUGHES:

1. Oui.
2. Non.
3. Non.
4. A cause de l'insuffisance des preuves présentées pour établir qu'ils avaient fait du service actif au cours des invasions.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de tous papiers, télégrammes, documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant en quelque manière à un projet d'extension ou de construction d'un quai à Finlay-Point, comté d'Inverness (N.-E.).—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous papiers, télégrammes, documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant en quelque manière à un projet de salle d'exercice ou de salle d'armes à Inverness.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous papiers, télégrammes, documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant en quelque manière à une station de sauvetage qui a été construite à Chéticamp en 1912.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes les communications adressées par l'association forestière du Canada au Gouvernement, entre le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913,—et des réponses à ces communications.—M. Oliver.

Relevé faisant connaître les noms, fonctions et traitements respectifs des fonctionnaires du département de l'immigration, tant dans le service intérieur que dans le service extérieur, au 31 mars 1911; et les mêmes noms, fonctions et traitements, etc., etc., au 31 mars 1913.—M. Oliver.

Copie de toutes les réclamations faites par H. F. McDougall, de Grand-Narrows (N.-E.), contre l'Intercolonial, et de tous les documents, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à ladite réclamation ou auxdites réclamations, ainsi que les détails d'icelles; avec

relevé faisant connaître la somme ou les sommes payées à l'acquit de ces réclamations; les détails spéciaux de la réclamation ou des réclamations au sujet desquelles des paiements ont été faits, s'il en est; les dates auxquelles les réclamations ont été produites; la date du paiement ou des paiements; la somme totale payée de ce chef, ou à l'acquit de toutes autres réclamations faites par ledit H. F. McDougall contre l'Intercolonial ou le gouvernement du Canada.—M. Sinclair.

Copie de toute correspondance, papiers, etc., se rapportant à la construction du bureau de poste à Weedon-Station, comté de Wolfe.—M. Tobin .

Copie de toute correspondance, papiers, etc., se rapportant au transport du courrier entre Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor-Mills (Québec).—M. Tobin.

Relevé faisant connaître les noms et la mission respective des diverses commissions créées par législation ou décret du conseil, depuis le 12 octobre 1911;—les noms des personnes formant partie de ces commissions, avec leur traitement et rémunération respectives;—les noms des commissions encore existantes et les noms des commissions dont le mandat est terminé.—M. Oliver.

Copie de toutes soumissions et correspondance se rapportant à l'adjudication de l'entreprise pour le transport du courrier de Sa Majesté entre Warkworth et Colborne, comté de Northumberland.—M. Graham.

Copie de l'acte de cession et de tous papiers, correspondance et autres documents concernant l'abandon de la réserve indienne de White-Bar, et de toutes lettres et télégrammes expédiés par des fonctionnaires du département ou autres au sujet de cet abandon; aussi, état indiquant en vertu de quelle autorité cette cession a été faite, le nombre d'acres compris dans la cession, et la manière dont on en a disposé.—M. Bradbury.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU BASSIN DE RADOUB A PORT-ARTHUR.

Sur motion de M. Rogers, il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer le projet de résolution qui suit:

Qu'il y a lieu de ratifier et confirmer une convention intervenue entre la "Western Dry Dock Shipbuilding Company, Limited", et Sa Majesté, en date du 9 novembre 1910, concernant la construction d'un bassin de radoub dans la cité de Port-Arthur, dans la province d'Ontario, et d'autoriser le Gouverneur en conseil à payer une subvention annuelle de 3 p. 100 par année, pendant vingt ans, sur la somme de $1,285,050, coût de la construction dudit bassin de radoub.

DISCUSSION DE LA RESOLUTION RELATIVE AUX RENTES VIAGERES DE L'ETAT.

Sur motion de M. Pelletier, la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution qui suit:

Qu'il y a lieu de modifier la loi modificatrice de la loi des rentes viagères servies par l'Etat, 1910, et de porter de $600 par année à $1,000 par année la somme totale qui pourra être payée en rente viagère ou en rentes viagères à un crédit rentier ou à des crédits rentiers en commun.

(Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sir WILFRID LAURIER: La Chambre aurait intérêt à entendre mon honorable ami nous expliquer les motifs de ce changement et la manière dont généralement la loi fonctionne.

M. PELLETIER: Cet amendement que l'on propose m'a été suggéré par M. Bastedo, chef du service des rentes viagères. Mon très honorable ami n'ignore point que ce service relevait autrefois du ministère du Commerce et de l'Industrie. Il a été, au commencement de la session dernière, transféré au ministère des Postes, afin que 14,000 receveurs de la poste devinssent les agents de cette assurance de l'Etat. A cause du renchérissement de la vie, M. Bastedo et M. le docteur Coulter, sous-ministre des Postes, ont jugé qu'il serait opportun de porter à $1,000 la limite de la rente, qui est présentement de $600. Parmi les postulants à qui l'on a dit que le maximum était de $600, il s'en trouve qui jugent cette somme insuffisante pour répondre aux besoins de la vieillesse, et M. Bastedo, en conséquence, a suggéré de l'augmenter. C'est là l'unique motif de la présente résolution.

Mon très honorable ami s'informe de la manière dont fonctionne en général le service des rentes viagères au ministère des Postes. Je lui dirai à ce propos que la loi rendue à l'instigation du cabinet dont mon très honorable ami était le chef est, à mon sens, la meilleure qui se pouvait insérer dans nos statuts. J'ai pris quelque intérêt à la chose, et je pense que cette forme d'assurances doit être regardée comme étant fort avantageuse pour le public. Les frais d'administration et les dépenses qu'entraîne cette sorte d'assurance sont faits par le Gouvernement au profit de la population. Le volume des affaires s'est accru d'année en année, sauf que l'an dernier il est demeuré à peu près stationnaire, par le motif que l'on avait tiré avantage de la loi dès la première année, et aussi parce que ceux-là que l'on avait chargés de conférences à faire pour en exposer les avantages n'ont pas eu autant de succès que les premières années. Avec le très efficace travail de M. Bastedo, ce système de rentes viagères va prendre, croyons-nous, un développement considérable, et le peuple en tirera un grand avantage.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur le président, les informations que vient de nous donner mon honorable ami (M. Pelletier) seront, j'en suis sûr, tenues pour très satisfaisantes. L'effet de la loi a été ce que nous en avions attendu dès le principe. Lorsque sir Richard Cartwright a proposé cette loi, je l'ai prévenu que c'était trop peu de $600, et que peut-être ferait-il bien

de porter la limite à $1,000; mais sir Richard a été d'avis qu'il valait mieux y aller modérément pour commencer, voir comment la chose fonctionnerait et accroître plus tard le chiffre de la rente si on le jugeait opportun. Je suis bien aise d'apprendre que l'administration de cette loi est encore entre les mains de M. Bastedo, qui est un fonctionnaire fort capable.

Mon honorable ami disait, il y a un instant, que le volume des affaires cette année n'avait pas augmenté. Ceci peut être dû à ce que le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a remercié de leurs services nombre de conférenciers qui, dans diverses parties du Dominion, s'employaient à faire connaître la loi. Si je me souviens bien, il s'est donné dans ce service un assez vigoureux coup de balai. et je me demande si la décision prise était bien propre à rendre la loi plus effective. Ces conférenciers avaient une très grande connaissance du sujet, et ils faisaient, je crois, un travail fructueux. Je n'ignore pas que dans les débuts l'on s'est naturellement empressé de mettre la loi à profit, et cela peut dans une certaine mesure expliquer le ralentissement qui s'est produit plus tard; je ne laisse pas de croire cependant que la décision du ministère de se passer des services de ces conférenciers a été fort injudicieuse, pour ne pas dire plus. J'aimerais à savoir combien de rentes il y a aujourd'hui, combien il en a été acheté la première année, combien la deuxième et ainsi de suite, et quelles sont les espérances de M. Bastedo et de ceux qui sont présentement chargés de ce service quant à l'expansion future du système. A mon avis, la démarche en vue de porter à $1,000 la limite maxima est digne d'approbation.

M. LEMIEUX: J'approuve ce relèvement du chiffre de la rente viagère. Le public canadien ne saurait qu'en bénéficier grandement, vu que cette mesure est de nature à stimuler l'esprit d'économie chez nos classes ouvrières. Toutefois, il est regrettable qu'on ait détaché cet important bureau du service public d'un département où, d'avis commun, il n'y avait pas surcroît de besogne, pour le confier à un autre département déjà trop surchargé d'affaires. Mais, si la démarche ainsi prise a abouti à d'heureux résultats, je n'ai absolument aucune récrimination à faire en ce sens. L'année dernière, à l'époque où s'effectua ce transfert, il fut entendu que les directeurs de la poste deviendraient les agents du département. Comme complément de la question posée par le chef de l'opposition, le ministre, à l'étape de la deuxième délibération de son bill, voudrait-il bien nous dire la quotité de nouvelles rentes viagères prises par l'entremise des directeurs de la poste et si le système fonctionne bien, au gré des directeurs de la poste. Quels moyens prend-on pour engager le public à se rendre au bureau de poste dans ce but? L'autre jour, en passant dans la rue, j'ai remarqué que le département des Postes, comme moyen de publicité, avait placardé de grandes affiches et, indépendamment de la question des frais, j'ai pensé que c'était là un excellent moyen d'attirer l'attention du public sur ce système de rentes viagères. Ces affiches sont fort bien faites et sollicitent réellement l'attention du public. Le ministre pourrait peut-être nous dire, en outre, le nombre d'affiches distribuées au Canada et si cette distribution se borne aux villes ou bien s'étend aux villages et aux régions rurales.

M. MURPHY: En vue du relèvement du chiffre de la rente viagère, le ministre des Postes pourrait-il nous dire si on a aussi relevé le chiffre de la prime ou du paiement à faire par le crédit-rentier ou si ce chiffre sera relevé plus tard? Les versements ont-ils subi un relèvement correspondant à la totalité de la rente même?

M. PELLETIER: Je consulterai le compte rendu, et quand le bill viendra en deuxième délibération, je serai en mesure de donner le renseignement demandé par le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), par le député de Rouville (M. Lemieux) et par le député de Russell (M. Murphy). Je ne saurais pour le moment donner la liste des endroits où l'on a envoyé ces affiches; je serai en mesure de le faire à la 2e lecture du bill. Je puis ajouter de façon générale que M. Bastedo m'a informé que l'effet de ces affiches se fait déjà vivement sentir. Comme l'a observé le député de Rouville, ces affiches attirent le regard.

M. MURPHY: Le ministre voudrait-il bien me dire où et par qui ces affiches ont été préparées?

M. PELLETIER: Oui, je fournirai ce renseignement. Le député de Rouville nous a dit que nous avons peut-être fait une bévue en transférant ce service du ministère du Commerce et de l'Industrie au ministère des Postes. Je m'accorde à dire avec l'honorable député que le ministère des Postes est déjà surchargé de besogne; seulement, la raison que fit alors valoir le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) m'avait vivement impressionné. Les 14,000 directeurs de la poste, avait-il dit, seraient les agents de ce service. Je crus alors que c'était là une raison valable et m'inspirant de l'intérêt public je n'hésitai nullement à me charger de cette besogne. Mais jusqu'ici l'expérience a prouvé que les directeurs de la poste, à titre d'agents de ce service, n'ont pas répondu à notre attente.

M. LEMIEUX: Leur accordez-vous une commission?

M. PELLETIER: Voilà précisément où j'en veux venir. Nous avons visé un double objectif. D'abord, nous comptions que

les directeurs de la poste s'intéresseraient à la question et que cela tendrait, dans une certaine mesure, à remédier au grief formulé par un certain nombre de ces employés au sujet de leur trop maigre rémunération. Nous avons cru qu'en leur fournissant l'occasion de gagner un peu davantage, en devenant les agents de cette branche du service public, nous ferions droit, dans une certaine mesure, à leur demande d'augmentation de salaire. Je dois l'avouer, en toute franchise, le résultat du transfert n'a pas répondu à notre attente.

Nous avons accordé une commission aux directeurs de la poste. Je n'admets pas que ce transfert soit regrettable; car, cette année, ce service est dans un état de transition, et quand il aura été convenablement réorganisé et vulgarisé, il produira d'excellents résultats. Mais s'il est prouvé que nous avons fait une bévue, rien n'empêche de la réparer.

M. SINCLAIR: Est-ce que tous les directeurs de la poste au pays sont agents?

M. PELLETIER: En un certains sens, ils le sont. Cela va sans dire, on ne peut recevoir de paiement de rente viagère qu'à un bureau de poste de comptabilité qui sont au nombre de quatre ou cinq mille au pays; mais les autres directeurs de la poste sont les agents chargés de transmettre les paiements des citoyens de la localité au bureau de comptabilité.

M. SINCLAIR: Le directeur de la poste ne reçoit donc de rémunération que s'il transmet une demande?

M. PELLETIER: Non, parce qu'il reçoit une rémunération sous forme de commission. Le chiffre de la commission est celui-là même suggéré par M. Bastedo, qui a consacré ses talents et son énergie à cette question.

M. LEMIEUX: C'est un excellent fonctionnaire.

M. PELLETIER: C'est un fonctionnaire de premier ordre. M. Bastedo est d'avis que lorsque les directeurs de la poste comprendront les dispositions de la loi, il en découlera des résultats avantageux et au public et aux directeurs de la poste.

M. NESBITT: Le ministre des Postes peut-il nous dire de façon générale le chiffre des sommes de source tant rurale qu'urbaine?

M. PELLETIER: Je dirai à M. Bastedo de parcourir le compte rendu de ce matin et de me donner tous les renseignements demandés par les honorables députés.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): En réunissant à nos 14,000 bureaux de poste des services comme poste rurale, téléphone, télégraphe, rentes viagères, caisse d'épargne, mandats-poste, alors, au lieu de 14,000 fonctionnaires mal rétribués, dispersés un peu partout, nous en aurions probablement 20,000 qui recevraient une rétribution suffisante. Si l'on tient à ce que les services publics fonctionnent bien dans les petites villes et dans les régions éloignées, il faut accorder aux fonctionnaires une rémunération suffisante. En fusionnant ainsi les services jusqu'ici dispersés, on pourrait confier chaque bureau à un fonctionnaire méritant, probablement assisté de quelques adjoints et établir ainsi un service de jour et de nuit.

Sir WILFRID LAURIER: Voici une autre considération importante ayant une étroite connexité avec cette proposition de l'honorable député: c'est que les directeurs de la poste au pays devraient jouir de l'inamovibilité, au lieu d'être exposés à se voir congédiés et révoqués au premier moment.

M. MACLEAN (York-sud): J'acquiesce volontiers à cette idée et je suis bien aise d'entendre le chef de l'opposition déclarer qu'il est partisan de ce système.

Sir WILFRID LAURIER: Si vous pouvez convertir le ministre des Postes et lui faire adopter ce système, ce serait une excellente chose.

M. MACLEAN: Nous pourrions peut-être, tous les deux, y réussir.

Sir WILFRID LAURIER: Les directeurs de la poste ruraux reçoivent une retribution annuelle de $35 au minimum, et ce minimum est la règle dans les centres ruraux. Le titulaire d'un bureau de poste est d'ordinaire un homme qui se livre à quelque autre occupation et il lui faut des mois et des années peut-être pour se familiariser avec ses fonctions; puis, une fois qu'il a acquis quelque expérience, on le révoque et on lui donne pour successeur un novice qui doit recommencer le même apprentissage. Le ministre des Postes s'est activement employé à décapiter ces fonctionnaires un peu partout. Si les directeurs de la poste avaient la certitude de l'inamovibilité, ils mettraient plus de zèle à se familiariser avec leurs fonctions et à s'en bien acquitter. Si un renteviager pouvait s'adresser au directeur de la Poste, faire son versement et obtenir un reçu, cela l'engagerait à acheter une rente viagère. Ce serait un surcroît de besogne pour le directeur de la poste, et j'espère que le ministre des Postes verra jour à lui accorder une meilleure rémunération.

M. LEMIEUX: A mon avis, la publicité donnée au moyen de ces affiches, dont nous a parlé le ministre des Postes, est de nature à produire d'excellents résultats; mais, somme toute, le meilleur moyen d'atteindre le public est celui des conférences. Chaque année, les grandes compagnies d'assurance convoquent leurs légions

d'agents en quelque ville, et les experts de ces compagnies donnent à leurs agents une série de conférences sur les meilleurs moyens à prendre pour atteindre le public; ils leur donnent des explications sur les tarifs, ce qui, après tout, est une question technique que le commun des mortels ne comprend guère. Le député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) est le vice-président de la société des Artisans Canadiens-Français, société qui a obtenu un grand succès non seulement au Canada, mais encore dans les états de la Nouvelle-Angleterre; or, ce succès, il est le résultat de renseignements donnés par des conférenciers envoyés par tout le pays et qui expliquent au public le mode de fonctionnement de la société. Le ministre des Postes est lui-même, si je ne me trompe, affilié à quelques sociétés de secours mutuels, et il comprendra les bons résultats qui peuvent résulter de ces explications données au public sur les avantages qu'offrent ces sociétés.

A l'inauguration de ce système de rentes viagères, le Gouvernement nomma des conférenciers dans les diverses provinces. Dans la province de Québec, on nomma un conférencier pour la ville de Québec, et un ou deux pour Montréal. Le conférencier choisi pour la ville de Québec, le ministre le sait, était un homme fort habile et grand travailleur et, j'en ai la conviction, ses efforts furent couronnés de succès. Le conférencier de Montréal, M. Pierre Gravel, que je connais personnellement, était bien connu et à Montréal et par toute la province de Québec. Il avait été commis-voyageur. J'ai regretté sa révocation, convaincu que je sais que, grâce à son expérience et à son enthousiasme pour l'œuvre, il aurait recueilli une abondante moisson des rentes viagères.

Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami de York-sud (M. Maclean) pour dire que le bureau de la poste devrait devenir de plus en plus le centre d'activité de chaque village, comme il l'est aujourd'hui dans les bourgs et les villes. Le temps arrive où tout ce qui est utile parviendra au public dans les régions les plus reculées du pays. Nous en avons un exemple qui est bien particulier dans la province d'Ontario. L'énergie électrique est répandue partout dans les villes, les villages et les hameaux. Le jour n'est pas loin, comme l'a dit mon honorable ami où le téléphone, le télégraphe, le câble ...

M. MACLEAN: Le mandat postal.

M. LEMIEUX: Le mandat postal et le bon de poste sont assez largement vendus dans chaque centre.

M. MACLEAN: Et les chèques sur les caisses d'épargnes.

M. LEMIEUX: Je crois que le département a intérêt à répandre le plus possible les mandats postaux et les bons de poste. Ce que je voudrais faire comprendre, c'est que le bureau de poste devrait être la station du téléphone, du télégraphe et des autres utilités publics.

M. MACLEAN: Et ne devrait pas s'occuper de politique.

Sir WILFRID LAURIER: C'est le point difficile.

M. LEMIEUX: Naturellement, pas de politique. On nous dit que le service extérieur sera mis sur le même pied que le service intérieur. Quand cette réforme s'accomplira-t-elle? Quand nos receveurs de poste auront-ils la garantie que, tant qu'ils se conduiront bien tout au moins, ils ne relèveront pas des partis politiques.

M. MURPHY: A moins d'épouser un libéral.

M. LEMIEUX: J'espère que mon honorable ami donnera les renseignements que nous demandons.

M. LAW: Quand le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) s'est dispensé des services des conférenciers, j'ai pensé qu'il commettait une erreur. Je le crois encore. Quand les chiffres nous seront présentés, il sera intéressant de constater combien de rentes ont été émises depuis qu'on a supprimé les conférenciers et combien en ont été émises durant la même période pendant le travail des conférenciers. Ce fut aussi une erreur de transférer la division des rentes viagères au ministère des Postes, qui est un des départements des plus actifs et des plus encombrés de travail dans toute l'administration. Je suis heureux que le ministre des Postes ait conservé à la tête de cette division M. Bastedo, que j'ai toujours considéré comme un fonctionnaire très dévoué et très compétent. Je pense aussi que le ministre des Postes a commis une erreur quand il a laissé cette question entre les mains des receveurs de la poste du pays, car les neuf dixièmes d'entre eux ne sont pas en état d'expliquer ces opérations compliquées aussi bien que pouvaient le faire les conférenciers dont c'était la spécialité. Pour trente-cinq dollars par an, un receveur de la poste ne peut pas s'occuper convenablement de ses fonctions, dont une bonne partie est remplie par sa femme et sa famille. Par conséquent ses services ne sont absolument d'aucune valeur pour l'application de la loi des rentes. Les compagnies d'assurances ne feraient pas la moitié des opérations qu'elles font si elles n'envoyaient pas des agents dans toutes les régions du pays. Le directeur général des Postes s'apercevra qu'il est nécessaire d'en-

voyer des agents pour expliquer la question au public.

M. H. B. MORPHY (Perth-nord): Sous l'ancien système, j'ai eu la possibilité de me rendre compte des causes de son insuccès. Dans mon comté et dans la région avoisinante, il y avait un conférencier très compétent, M. Cameron, homme actif et instruit, qui paraissait se plaire dans l'accomplissement de ses fonctions. Il vint dans ma ville assez souvent, mais le mal était qu'il ne pouvait pas avoir un auditoire assez nombreux pour l'écouter. Je suis allé l'entendre plusieurs fois et j'ai constaté qu'il n'y avait que cinq ou six hommes présents et que sa conférence tournait en une causerie inutile. C'était par politesse et après beaucoup d'insistance que des personnes se rendaient à l'hôtel de ville ou à la salle publique pour l'entendre. Ce qui s'est passé pour lui a dû arriver à tous les autres, car il avait toutes les qualités voulues pour parler à un auditoire. En écoutant ses conférences, il m'a semblé que si l'idée de l'assurance était bien répandue, elle soulèverait l'opinion publique en sa faveur. Je ne crois pas qu'il soit possible d'y arriver, toutefois, en annonçant une conférence publique sur le sujet, parce que c'est une question trop sèche et trop académique, qui ne s'adresse pas aux masses. On ne se précipite pas dans une salle publique pour entendre aucune conférence sur un sujet quelconque. Mais si ces conférenciers, au lieu d'essayer de grouper des auditoires, s'adressaient à ceux qui sont à même de s'assurer une rente et avaient avec eux une conversation particulière, comme fait l'agentd'assurances, il est probable qu'ils feraient comprendre plus facilement au futur postulant les avantages de ce placement. Il y aurait un contact immédiat entre le fonctionnaire ou le solliciteur et le futur assuré et il en résulterait qu'un grand nombre de personnes se rendraient au bureau de la poste et enregistreraient leur demande. Je désire appuyer l'opinion émise par l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Le moment viendra forcément où, dans notre pays, les bureaux publics comme ceux de la poste serviront d'intermédiaires pour la transaction de toutes les opérations dont a parlé l'honorable député. Il n'y a pas de doute sur l'économie réalisée dans le service en groupant tout ce qui est utile au public dans des bureaux de l'administration, tels que ceux de la poste.

Le prix du service sera diminué, la rémunération du receveur de la poste sera accrue et le bureau de la poste sera un endroit où ceux qui désirent faire deux ou trois choses le même jour pourront les faire dans un seul édifice. Il me semble que si un tel projet doit être appliqué, il n'y a pas de raison d'attendre trente, quarante ou cinquante ans pour en retirer des bénéfices. On pourrait en commençant installer ces services dans les plus petits bureaux du pays et plus tard les placer dans tous les bureaux où ce serait raisonnable de le faire dans l'intérêt du peuple.

Quant au receveur de la poste, je crois que sa position devrait être permanente. Je ferai en sorte qu'ils soient assez occupés dans leur bureau pour qu'ils n'aient pas le temps de s'occuper de politique et je crois qu'il en résulterait de grands avantages si leur temps était employé aux différentes opérations qui relèveraient d'eux en vertu de l'application de ce système et s'ils avaient une rémunération raisonnable.

L'hon. M. G. GRAHAM: Chacun semble être d'accord pour dire que le système des rentes viagères de l'Etat est excellent. Il est surtout destiné à ceux qui ne peuvent pas protéger autrement leur famille ou eux-mêmes, mais le difficile est d'y intéresser le public. Pour les sociétés et les compagnies d'assurances, il faut se souvenir que chacun des membres de ces organisations est un agent qui porte sans cesse à l'attention des autres, les avantages des sociétés particulières auxquelles il appartient. On a reconnu qu'il y avait quelque difficulté à garantir une sécurité à l'individu qui veut s'assurer, mais ce système de rentes de l'Etat est assurément celui qui donne la protection la plus grande et la plus complète à l'individu, et si l'on pouvait trouver un moyen de porter plus directement ses avantages à la connaissance du public, je crois que les opérations de cette branche administrative doubleraient.

On doit reconnaître qu'il faudra des années pour implanter cette idée dans l'esprit du public, surtout si l'on tient compte que l'idée est neuve, mais en envoyant des conférenciers nous avons semé la graine et nous commençons le travail, mais le bénéfice ne sera pas grand, tant qu'il n'y aura pas contact personnel avec le peuple. Si un agent d'assurance convoquait une assemblée dans une ville, peut-être aurait-il comme auditoire les porteurs de police de sa compagnie, mais il ne ferait pas grand'chose s'il s'arrêtait là; il faudrait qu'il se mît en contact avec les futurs assurés, non seulement une ou deux fois, et même trois fois, mais peut-être une douzaine de fois. En adoptant un système pour se mettre en contact avec le public, en envoyant quelque personne autorisée par le département, ceux qui s'intéresseraient les premiers à cette opération deviendraient eux-mêmes des agents et rendraient le travail plus facile. Pour que le système des rentes viagères de l'Etat puisse être connu avantageusement du public, un agent ou un fonctionnaire autorisé, ayant des connaissances suffisantes pour se livrer à ce genre de travaux, devrait parcourir le pays en séjournant à différentes places, une semaine, si c'était nécessaire, pour se ren-

contrer avec les gens personnellement et discuter la question avec eux.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Je suis porté à croire, avec l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy), que les conférenciers envoyés par l'administration n'obtiennent pas beaucoup de rentes. Nous avons eu dans ma région un conférencier remarquable qu'il faisait plaisir d'entendre, mais, malheuresement, le public ne s'intéressait pas beaucoup à la question et il n'a pas obtenu de grands succès. Au sujet de l'envoi des solliciteurs, j'ai une idée à soumettre. On a prétendu que le bureau de poste était le grand centre dans toute ville ou bourgade et plus spécialement dans les petits villages. Si le département voulait faire des annonces nombreuses dans les bureaux de la poste pour attirer l'attention de toutes les personnes qui s'y rendent, sur ce qu'a entrepris le gouvernement à ce sujet, je crois que ce serait un moyen de faire connaître l'existence de ce système des annuités. Presque tous les jours le villageois va à la poste chercher son courrier et s'il y avait quelque affiche originale ou une annonce exposant les avantages des annuités du Gounement, il se déciderait probablement à se renseigner lui-même sur la question.

M. PELLETIER: L'idée émise par mon honorable ami a été, évidemment, trouvée bonne par le fonctionnaire qui est à la tête de la division des annuités dans le département, car il me l'a soumise lui-même. Il m'a suggéré l'idée de coller des affiches en couleurs dans les bureaux de la poste, et je crois que c'est ce que l'on va faire.

Je me félicite que cette discussion ait eu lieu ce matin et que d'honorables députés des deux partis aient bien voulu y prendre part, car ce sera une des meilleures réclames que l'on pourrait faire à la division des annuités.

Permettez-moi d'exposer en quelques mots les avantages de ce système. D'abord, les primes sont très modérées et à la portée de toutes les bourses. En deuxième lieu, le Gouvernement, dans l'application et l'extension de ce système, n'a en vue que le bien général. Il n'en retire aucun revenu et son rôle se borne à administrer la loi, dans l'intérêt du peuple. Ceux qui prennent des polices d'assurance, dans les compagnies régulières ou les sociétés de bienfaisance, paient les frais d'administration, mais dans le cas des pensions viagères, ces dépenses sont supportées par le Gouvernement.

Songez à l'avantage qu'il y a pour un pauvre homme, qui a pu économiser quelques sous par semaine, afin d'être à l'abri de la misère dans sa vieillesse, d'avoir la certitude absolue que l'institution dans laquelle il est assuré ne deviendra jamais insolvable. Sa rente viagère lui sera payée par le Gouvernement du Canada et l'administration du système ne lui coûte rien.

Bien que cette loi ait été mise dans nos Statuts par nos adversaires, je suis heureux d'avoir cette occasion de répéter que c'est une des meilleures que nous ayons au Canada. Puisque son application a été confiée à mon département, j'ai donné à M. Bastedo l'assurance de mon concours le plus absolu dans ses efforts pour lui faire produire la plus grande somme de bien possible, et il consacre la plus grande partie de son temps à cette tâche. Il a préparé une petite brochure très bien faite, et à laquelle j'ai pris la liberté d'ajouter quelques considérations. Cette brochure est envoyée à tous les maîtres de bureau de poste, en aussi grande quantité qu'ils le désirent, pour en faire la distribution dans le public.

Le système des pensions viagères du Gouvernement est expliqué d'une manière saisissante, et je n'ai aucun doute que cet imprimé produira d'excellents résultats.

En réponse à l'honorable député de York-sud (M. MacLean), je ne crois pas pouvoir répondre, pour le moment du moins, à toutes ses aspirations qui tendent à la nationalisation de tous les services, mais je puis lui donner l'assurance qu'un de ses désirs, au moins, sera satisfait. Je veux parler de l'établissement d'un service de colis postaux, au sujet duquel j'ai déjà donné un avis.

On prétend que la position de directeur de bureau de poste n'est pas permanente et que j'ai destitué un grand nombre de ces fonctionnaires. Cela est vrai, mais les honorables membres de la gauche admettront que la faute n'en est pas entièrement à moi. Une des premières lettres que j'ai reçues, après avoir été appelé au ministère des Postes, venait d'un ancien directeur de bureau de poste qui avait été destitué par l'ancien Gouvernement et qui me demandait justice.

Sir WILFRID LAURIER: Vous lui avez rendu plus que justice.

M. PELLETIER: Je crois lui avoir rendu la justice que mon honorable ami lui aurait rendue, s'il avait été à ma place. Ce fonctionnaire a été destitué sans aucune raison, uniquement parce qu'un député s'était plaint de ses opinions politiques. Quand a-t-on inauguré ce système de destituer les directeurs de bureaux de poste? Peut-on nier que c'est en 1896? Il a été pratiqué sur une grande échelle à cette époque. En 1905, la Chambre a adopté à l'unanimité une résolution déclarant que les fonctionnaires de l'Etat qui prennent part aux élections doivent être destitués, et le très honorable chef de l'opposition a accepté cette proposition. Lorsque nous avons pris l'administration des affaires du pays, on nous a mis sous les yeux la conduite du parti libéral en 1896 et le texte de

la résolution adopté par la Chambre en 1905 Tout le monde doit admettre que la conduite que nous avons tenue est amplement justifiée. Je n'ai aucune objection à ce que les directeurs des bureaux de poste soient des employés permanents. Lorsque j'étais en Angleterre, l'été dernier, le ministre des Postes du Royaume-Uni m'a expliqué que la nomination des directeurs de bureaux de poste, dans ce pays, se faisait en dehors de toute considération politique. Je lui exposai tous les ennuis que j'ai eu à surmonter et le travail considérable que m'imposaient ces destitutions. Comme je lui demandais son avis, il me dit qu'en Angleterre, les membres de la chambre des communes ne faisaient jamais nommer leurs amis à ces positions. On comprend que dans un pays comme le nôtre, quand un système a mal débuté, il n'est pas possible de tout refaire d'un seul coup.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucun doute que, même pendant qu'il était en Angleterre, mon honorable ami avait des remords de conscience.

M. PELLETIER: Ma conscience était en repos, car je ne crois pas avoir destitué un seul homme qui ne le méritait pas. Bien des fois, j'ai refusé de destituer des directeurs de bureaux de poste et certains de mes amis m'ont rendu la vie très difficile à cause de cela. Je crois pouvoir affirmer que je n'ai pas destitué un seul directeur de bureau de poste, quand je n'étais pas personnellement convaincu que la destitution était méritée. C'est le système établi dans ce pays et je ne me suis pas cru un assez grand personnage pour tout révolutionner. J'ai pu me tromper, mais je n'ai fait que suivre l'exemple de mes prédécesseurs.

Sir WILFRID LAURIER: Vous vous vantez.

M. PELLETIER: Peut-être sous ce rapport, et non en tout et partout. Que l'on étudie les chiffres, et l'on constatera, en tenant compte du nombre des directeurs de poste en 1911 et en 1896, et l'on constatera que je n'ai pas fait plus que mes prédécesseurs. Je ne puis pas plus que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), parce qu'il n'a pas été ministre des Postes bien longtemps.

M. LEMIEUX: Cinq ans au moins, et je n'ai fait qu'une seule destitution.

M. PELLETIER: Pas plus que cela, et d'ailleurs toutes les destitutions avaient été faites avant son arrivée au département.

M. LEMIEUX: Quoi qu'il en soit, si mon honorable ami veut payer des rentes viagères à ceux qu'il a destitués, je lui pardonnerai.

M. PELLETIER.

M. PELLETIER : Je suis bien aise que cette discussion ait eu lieu, bien que ce ne soit pas le moment. . .

M. LEMIEUX : Vous en entendrez encore parler.

M. PELLETIER : J'en ai bien peur et je ferai de mon mieux pour expliquer aux honorables députés de la gauche que j'ai fait pour le mieux dans les circonstances.

M. OLIVER : Le ministre des Postes se vante d'avoir destitué beaucoup de directeurs de bureau de poste, pour des raisons politiques.

M. PELLETIER : Je ne me suis pas vanté.

M. OLIVER : L'honorable ministre avoue qu'il a fait des destitutions et comme il prétend avoir fait un acte méritoire, je suis bien excusable de dire qu'il s'en vante. Me permettra-t-il de lui demander comment ont été faites les nominations de ceux qui ont remplacé les directeurs de bureau de poste destitués? N'ont-elles pas toutes été faites pour des considérations politiques.

M. PELLETIER : J'ai tenu compte de la compétence des aspirants et de la recommandation de nos amis politiques.

M. CARVELL : Le ministre maintient-il que la question de compétence a toujours été prise en considération?

M. PELLETIER : Certainement.

M. OLIVER : Vous maintenez cela?

M. PELLETIER : Oui, et mon honorable ami comprendra sur quoi je me base pour faire cette assertion: Je suis convaincu que les honorables députés de la droite se sont toujours assurés de la compétence des personnes qu'ils recommandaient.

M. OLIVER : Je crois que les documents qui ont été déposés à ma demande font voir que cette déclaration du ministre n'est pas fondée.

M. PELLETIER : Des erreurs ont pu être commises.

M. MACKENZIE: Je ferai observer au ministre des Postes que des instructions spéciales ont été données par son département concernant ces accusations d'ingérence politique. Les exécuteurs des basses œuvres du Gouvernement, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, avaient ordre de ne pas remonter au delà de l'élection de 1908 et de ne tenir compte que des actions commises depuis cette date, dans les élections fédérales et provinciales. Je crois qu'en général, les commissaires enquêteurs se sont conformés à ces institutions et que le département des Postes est le seul qui les ait absolument ignorées; ses commissaires sont remontés jusqu'au paradis terrestre pour trouver des griefs et ils seraient sans

doute remontés plus loin, s'il eût existé des bureaux de poste à cette époque. Le ministre des Postes a remonté jusqu'à la tache originelle pour tâcher de trouver quelque chose à reprocher aux fonctionnaires nommés par le Gouvernement libéral. Ce monstrueux document distribué dans la province de la Nouvelle-Ecosse exigeait qu'un fonctionnaire déclarât, sous serment, qu'il n'avait jamais regardé une liste électorale pour savoir quels étaient les noms inscrits et qu'en se rendant à un bureau de votation, il n'avait jamais invité un électeur fatigué ou infirme à monter dans sa voiture; le fonctionnaire soupçonné était aussi tenu de jurer qu'il n'avait jamais exprimé ou même entretenu une opinion sur une question publique quelconque. S'il ne pouvait pas jurer tout cela, il perdait sa position. Tel est le credo promulgué par le département des Postes, depuis que l'honorable ministre en a pris la direction. Nous avons des exemplaires de ses proclamations sur nos pupitres. Je rappellerai à l'honorable ministre qu'un citoyen de mon comté, du nom de Dunlop. . .

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député que c'est la question des rentes viagères qui est en discussion devant le comité et qu'il doit se borner à traiter cette question.

M. McKENZIE: J'y viendrai dans un instant. L'honorable ministre ne s'est pas borné à faire des destitutions. Il s'est vanté de l'excellence de son administration et des moyens qu'il a pris pour y arriver. Il nous a expliqué qu'il avait rendu le mal pour le mal, au lieu de rendre le bien pour le mal. L'Evangile dit "celui qui rend le mal pour le mal ne quittera jamais sa maison".

M. HENDERSON: A quel chapitre cela se trouve-t-il? Je ne l'ai jamais lu.

M. McKENZIE: L'honorable député d'Halton dit qu'il n'a jamais lu ce passage de l'Ecriture Sainte. Il faut croire que c'est un livre qu'il lit rarement.

Lorsque vous m'avez fait observer que les minutes durant lesquelles je pouvais parler étaient expirées, j'allais dire, monsieur le président, que, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, plusieurs fonctionnaires avaient reçu leur congé; je voulais insister sur un cas particulier qui s'était produit à New-Campbellton, et au sujet duquel la correspondance, telle que déposée, ferait voir que le directeur général des Postes n'aurait seulement pas fait tenir une enquête. Il adressa un de ses mandats d'exécution à ce maître de poste qui le lui renvoya, en disant qu'il ne pouvait signer les allégués de la déclaration, parce qu'il lui était une fois arrivé de remplir la fonction d'agent à un bureau de votation. Les liasses du ministère établiront le cas tel que je l'ai raconté. Cet homme n'a pas dit qu'il avait été agent à ce bureau de votation, il y avait de cela dix ou vingt ans. C'est un procédé sommaire et auquel le directeur général des Postes n'a pas le droit de recourir dans l'administration de son ministère. Qu'il compulse les dossiers se rapportant à la division que je représente ici, et il relèvera dix, quinze ou vingt cas où l'on a nommé des conservateurs, s'il se trouvait quelqu'un d'une famille conservatrice, soit un fils, soit un frère ou une fille, capable de remplir les devoirs de maître de poste. Mais on s'est bien gardé de nommer le moindre libéral et d'opérer la moindre réforme dans ces différents bureaux de poste. Je ne puis comprendre le motif de cette exécution générale dans mon comté qui ne méritait certainement pas d'être ainsi traité.

M. CHISHOLM (Antigonish): A propos de cette question de renvois d'office. . .

Quelques VOIX: Règlement.

Le PRESIDENT: L'honorable député devrait s'en tenir à la matière en discussion.

M. CHISHOLM: Je voulais faire allusion à une déclaration de l'honorable directeur général des Postes.

M. HENDERSON: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. . .

M. CHISHOLM: Je vais discuter la question soumise à la Chambre; j'ai la parole.

M. HENDERSON: Que l'honorable député discute cette question et non pas celle des renvois d'office.

M. le PRESIDENT: L'appel au règlement, c'est que l'honorable député doit s'en tenir uniquement à la question.

M. HENDERSON: J'ai observé que l'honorable député allait continuer le débat engagé sur la question des destitutions. Je crois qu'il est temps pour la Chambre d'en revenir à la question soumise au président.

M. GRAHAM: Ces maîtres de la poste sont des agents de la division des rentes viagères et, en cette qualité, ils font certainement partie de la catégorie des fonctionnaires comprise dans le système que nous discutons maintenant.

M. CLARK (Red-Deer): A propos de cet appel au règlement, j'aimerais dire que quelques-uns d'entre nous désirons voir la fin de cette session; s'il en est ainsi, je crois que nous avons le droit de condamner l'exemple que vient de nous donner le directeur général des Postes lui-même. J'ai dû me rendre à la bibliothèque, au commencement de ce débat, et j'ignorais jusqu'au moment où le directeur général des Postes a commencé son discours, qu'on eût fait allu-

sion à ces destitutions. Lorsqu'il a commencé à parler de ces détails, j'ai quitté la Chambre. En toute justice à l'endroit de mon honorable ami d'Antigonish (M. Chisholm) et tenant compte de ce qu'a dit l'honorable député de Halton (M. Henderson), le Nestor qui maintient l'ordre de l'autre côté de la Chambre—cet honorable député qui devrait être un modèle et un chef pour nous tous—je me permettrais de lui faire respectueusement observer qu'une petite leçon de tenue qu'il donnerait à son directeur général des Postes, qui manque quelque peu d'expérience, serait loin d'être déplacée.

M. PELLETIER: J'aimerais dire à mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), qui s'est toujours montré courtois, en cette Chambre, que ce n'est pas moi qui ai commencé ce débat. Je n'avais aucun intérêt à soulever un débat se rattachant à des renvois de fonctionnaires qui relevaient de mon ministère. Ce sont les observations du très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) qui m'ont entraîné dans ce débat et je lui devais cette courtoisie, car, autrement, on aurait pu dire que j'ignorais ce qu'il avait dit. J'ai craint que ce ne fût le commencement d'un long débat, mais j'ai tenu à suivre le très honorable chef de la gauche sur le terrain qu'il avait lui-même choisi.

Sir WILFRID LAURIER: Mes observations se rapportent absolument au discours de l'honorable directeur général des Postes. Il a affirmé que, cette année, on a relevé une diminution dans le volume des affaires de son ministère, et je lui ai dit que cela pouvait être le résultat des nombreux renvois d'office dans son département.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je n'ai pas l'intention d'entrer dans tous les détails de la question des destitutions, vu qu'elle n'est pas soumise à l'Orateur, en ce moment, mais le comité manquerait de courtoisie à l'endroit du directeur général des Postes, s'il ne tenait pas compte des observations faites par cet honorable ministre. J'estime qu'il convient de discuter l'assertion qu'il a faite; qu'il n'a congédié nul receveur de la poste, sans motif plausible. Depuis le dernier changement de Gouvernement, c'est le directeur général des Postes qui s'est montré le plus grand pêcheur sous le rapport des destitutions, si l'on tient compte des actes accomplis par ses collègues, à ce point de vue. Il n'y a pas eu de défaveur; on n'a tenu le moindre compte des droits de ceux qu'on a privés de leur fonction. L'honorable ministre a dit qu'il n'avait pas renvoyé le moindre receveur de la poste, sans motif plausible, depuis qu'il avait pris la direction du ministère des Postes. Quelle est sa façon de procéder dans ces cas-là? Il adresse un affidavit ou déclaration qu'il demande au receveur de la poste de signer. Par tout le Canada, on ne trouvera pas un seul homme respectable qui consente à signer une semblable déclaration. . .

M. le PRESIDENT: J'espère que l'honorable député ne se propose pas de discuter la question des renvois d'office des receveurs de la poste.

M. CHISHOLM: Je ne veux pas manquer d'égard et si vous dites, monsieur le président, que je n'observe pas le règlement, je vais cesser ici cette discussion. Je me contenterai de dire, cependant, que l'occasion favorable se présentera alors que je pourrai établir que le directeur général des Postes n'a pas seulement congédié, sans raison aucune, des receveurs de la poste, mais qu'il a, en outre, fait preuve d'une cruauté exceptionnelle à l'endroit de certains fonctionnaires et qu'il a suivi une ligne de conduite ignorée de l'ancienne administration.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M .PELLETIER dépose un projet de loi (bill n° 196) tendant à modifier les rentes viagères servies par l'Etat.

(La motion est lue une 1re fois.)

DISCUSSION DE LA RESOLUTION MODIFIANT LA LOI RELATIVE AUX EPIZOOTIES.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

Qu'il y a lieu de modifier le statut relatif aux épizooties et de prescrire que lorsqu'une compensation est payable aux propriétaires de chevaux abattus sous l'empire des dispositions de ladite loi, cette compensation peut être payée sur une évaluation n'excédant pas $200, pour un cheval de sang mêlé, et n'excédant pas $500, pour un cheval pur sang.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre voudrait-il expliquer la nature de ce projet de loi?

L'hon. M. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): L'unique but de cette résolution et du projet de loi auquel elle servira de base, c'est d'augmenter l'évaluation des chevaux abattus et la compensation acquittée, d'après le statut. Lorsque cette loi est venue en vigueur, en 1904, le prix des chevaux était de moitié moins élevé que ne l'est celui qu'on réclame pour ces animaux aujourd'hui. D'après l'ancien statut, le maximum d'évaluation, pour un animal de sang mêlé, atteint de la morve, était de $150, et nous ne pouvions qu'accorder une compensation

de $100, somme qui représentait les deux tiers de la valeur de l'animal. Aujourd'hui, si un cultivateur cherche à acheter une paire de chevaux ordinaires, il lui faut la payer, au moins, $400 et probablement $500. Le maximum d'évaluation ne serait que de $300 et il ne retirerait qu'une compensation représentant $200. Dans ces circonstances, nous demandons à la Chambre, par cette résolution et par le projet de loi auquel elle servira de base, de porter de $150 à $200 le maximum de l'évaluation de ces animaux.

M. MACLEAN (York-sud): Quel est le montant acquitté de ce chef, et quel est le nombre de chevaux dont on a ainsi payé la perte, au cours de l'année dernière?

M. BURRELL: Au cours de l'année dernière, le montant de la compensation a représenté $60,000, pour les chevaux atteints de la morve et abattus; le nombre de ces animaux abattus a été de 638, dans tout le Canada; celui des chevaux abattus, parce qu'ils étaient atteints de dourine, fut de 19.

M. SCHAFFNER: Il serait intéressant de savoir dans quelles parties du Canada la gourme exerce le plus de ravages.

M. BURRELL: Nombre de chevaux abattus parce qu'ils étaient atteints de gourme: province du Nouveau-Brunswick, 10; province de Québec, 17; Ontario, 7; Manitoba, 24; Saskatchewan, 428; Alberta, 152. On constate, avec joie, une diminution de la pouvons l'enroyer, même dans la Saskatchewan, cette année, comparaison faite avec l'année précédente.

M. MACLEAN (York-sud): Cette maladie prend-elle naissance dans les provinces?

M. BURRELL: Elle est apportée, en grande partie, dans les provinces où elle se répand ensuite. En 1912-1913, on a abattu au Canada, 853 chevaux atteints de la gourme, dont 722, à la Saskatchewan; on peut donc dire que la maladie décroît dans cette province. Nous avons réduit cette épidémie à son minimum, au Manitoba et dans l'est du Canada; il y a des indices qui nous permettent d'espérer que nous pouvons l'enrayer, même à la Saskatchewan. D'après ce projet de loi, nous nous proposons de porter le maximum d'évaluation de $150 à $200, ce qui veut dire qu'on pourra porter à $400 l'estimation d'une paire de chevaux, au lieu de $300, tel qu'auparavant. Je crois que la Chambre reconnaîtra que cela est très raisonnable. On a demandé que le maximum fût plus élevé, mais je ne crois pas qu'il convienne d'élever ce maximum, et les éleveurs du pays semblent reconnaître que la proposition soumise maintenant est juste et équitable.

M. NESBITT: Dans la partie du pays que j'habite, un bon cheval de ferme se vend $300, mais il va sans dire qu'on trouve un grand nombre d'autres chevaux qui valent $50, à peine, chacun. N'est-on pas porté à réclamer le montant maximum?

M. BURRELL: Sans doute, il y a une tendance à réclamer le maximum d'évaluation et c'est pour cela que nous ne le portons qu'à $200, mais je puis dire à mon honorable ami que ce sont nos fonctionnaires qui établissent la valeur de chacun de ces animaux.

M. NESBITT: L'honorable ministre a-t-il l'intention de comprendre un plus grand nombre de maladies pour lesquelles il y aura compensation?

M. BURRELL: Non.

M. NESBITT: On ne se propose pas d'accorder de dédommagement à l'égard du bétail dont la mort est causée par la tuberculose?

M. BURRELL: Pas à présent; nous comptons pouvoir faire porter l'enseignement sur cet aspect de la question.

M. NESBITT: C'est le besoin qui se fait le plus impérieusement sentir dans la partie du pays que j'habite.

M. NEELY: Ce que l'on pourrait reprocher à cette résolution, c'est que le maximum qui y est fixé ne soit pas suffisant. Le ministre n'est pas sans savoir que dans l'Ouest le prix moyen des chevaux de labour excède de beaucoup $200; ceux même que l'on prend au pâturage se paient plus de $400 la paire. J'aimerais que le ministre portât le maximum à $250. Les cultivateurs de la Saskatchewan ont certainement subi de lourdes pertes par le passé, pertes sans doute causées par la multitude d'immigrants venus en cette province et ayant amené avec eux des animaux légèrement atteints de la maladie. Pour celui dont le matériel d'exploitation se compose de chevaux et de machines agricoles, c'est chose bien grave que de perdre des chevaux de $300 et $350, et de ne toucher que l'indemnité de $150 ou celle de $200 que l'on projette d'accorder.

La plupart de nos inspecteurs de l'Ouest savent ce qu'ils ont à faire et se garderont bien d'accorder le maximum si l'animal ne le vaut pas. Il devrait leur être loisible d'évaluer la valeur des animaux à un maximum plus élevé que celui que l'on projette de fixer.

M. BLAIN: Le ministre peut-il nous dire comment cette maladie s'est introduite au Canada? Les données que l'on a fournies font constater qu'elle n'existe pour ainsi dire pas dans la province d'Ontario. La population de l'Ouest ne saurait donc en attribuer la propagation aux chevaux

que cette province envoie à la Saskatchewan et à l'Alberta.

M. OLIVER: La maladie a-t-elle été constatée dans quelque pâturage à chevaux de l'Ouest? Cela serait intéressant à savoir, car les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, cela va sans dire, font l'importation et l'exportation de chevaux.

M. BURRELL: La maladie est plus ou moins répandue dans le pays tout entier et plus particulièrement en certaines régions méridionales; elle est en grande partie attribuable à la morve dont sont atteints les chevaux importés des états de l'Ouest, où cette maladie exerce d'assez grands ravages. Bien qu'une assez étroite surveillance s'exerce à la frontière et qu'il ne soit accordé d'indemnité qu'à l'égard des chevaux ayant séjourné au moins six mois dans le pays, les colons en importent un nombre tellement considérable qu'il est fort difficile de découvrir la maladie. La Saskatchewan et l'Alberta sont des provinces au développement rapide, et, à tout prendre, si les chiffres que j'ai donnés paraissent considérables, ils ne le sont pas en réalité si l'on tient compte des obstacles auxquels on s'est heurté par le passé. J'observe avec plaisir que la maladie tend à disparaître. Je me plais à espérer que nous parviendrons à l'enrayer dans la Saskatchewan et l'Alberta, comme nous y avons réussi graduellement au Manitoba.

M. OLIVER: Le ministre a fourni des données considérables à l'égard de la Saskatchewan et de l'Alberta; pourrait-il dire combien de ces chevaux ne donnaient droit à aucune indemnité, ayant été abattus pour avoir contracté la maladie dans les six premiers mois?

M. BURRELL: Je n'ai pas de renseignements sur ce point. Il n'est pas tenu compte de ces chevaux dans les données que j'ai fournies et qui n'ont trait qu'à l'indemnité.

M. WILLIAM SMITH (Ontario-sud): Le diagnostic des maladies de cette nature doit être établi avec grand soin. En Europe, hors de Londres, on ne le juge pas satisfaisant. A mon avis, le ministère apporte tout le soin voulu à l'étude de ce problème. En réponse à l'honorable député de Humboldt (M. Neely), je dois dire que le Gouvernement n'est pas seul à blâmer, que les cultivateurs méritent bien leur part de reproches, et c'est pour cela que le maximum de $200 me paraît suffisant.

M. PROULX: Sous le régime de la loi, le ministère est-il tenu d'accorder l'indemnité en chaque cas, ou le paiement en est-il facultatif?

M. BURRELL: Nous sommes tenus de payer les animaux que nous faisons abattre, parce qu'ils sont atteints de l'une quelconque des maladies mentionnées dans la loi.

M. PUGSLEY: Pourquoi le ministre rend il l'application de la loi facultative en y insérant les mots "peut payer"?

M. BURRELL: Il n'y a pas à redire à cela.

M. GRAHAM: Il est entendu que le mot "peut" signifie "doit".

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

Reprise de la séance.

M. DAVID WARNOCK (MacLeod): J'approuve sans réserve les prescriptions de ce règlement; si j'avais à le critiquer, je dirais qu'il ne va pas tout à fait assez loin. Depuis 1904, l'Etat a payé chaque année des sommes considérables pour dédommager les gens de la perte de chevaux qu'il a fallu abattre, parce qu'ils étaient atteints de maladies contagieuses. Depuis un certain nombre d'années, les propriétaires de chevaux demandent le relèvement du chiffre de l'indemnité, et je dois dire que j'ai moi-même discuté la question avec l'ancien directeur général du service vétérinaire, auquel je demandai d'obtenir l'augmentation de l'indemnité. Il me fit observer qu'il serait difficile, eu égard aux sommes considérables qu'il fallait verser chaque année, d'obtenir cette augmentation tant qu'on n'aurait pas mieux réussi à enrayer la maladie. Néanmoins, grâce à l'efficacité des moyens auxquels l'ancien ministre de l'Agriculture et son très habile directeur général du service vétérinaire, le Dr J. G. Rutherford, ont recouru pour les combattre, les épizooties exercent de bien moins grands ravages, et depuis trois ou quatre ans, le chiffre des sommes versées à titre de dédommagement accuse une diminution très sensible. Voici un tableau comparatif indiquant les sommes versées, depuis 1904, du chef de la dourine et de la morve:

Tableau comparatif concernant la "maladie du coït" ou la "dourine", depuis son apparition au Canada, en 1904.

Année.	Nombre de chevaux abattus.	Valeur.	Payé à titre de dédommagement.
1904-05	292	$24,045 00	$16,029 94
1095-06*	120	10,210 00	6,806 48
1096-07	167	15,505 00	10,336 44
1907-08	49	5,175 00	3,449 92
1908-09	28	3,760 00	2,506 54
1909-10	37	5,130 00	3,419 98
1190-11	40	4,960 00	3,306 60
1911-12	18	2,610 00	1,739 99

* 5 mois.

Pour les années ci-dessus, les données relatives à la morve sont comme suit:

Pour les 12 mois expirés le 31 octobre 1905: chevaux abattus, 2,113; valeur $221,777.50; payé à titre de dédommagement, $147,851.43.

Pour les 12 mois expirés le 31 mars 1912: chevaux abattus, 853; valeur, $116,160. Payé à titre de dédommagement, $77,439.95.

Si j'ai bien compris, le ministre a dit qu'au cours des douze mois expirés le 31 mars 1913 on a abattu un peu plus de 600 chevaux.

M. BURRELL: 638.

M. WARNOCK : En 1912-1913, le nombre des chevaux abattus est loin d'atteindre à la moitié de ce qu'il était en 1905, et le chiffre des sommes versées à titre de dédommagement n'est plus que la moitié de ce qu'il était autrefois. Je considère donc que l'heure est venue où le Gouvernement pourrait fort bien prendre la mesure que la présente résolution tend à autoriser. Par le passé, je le répète, le ministère excipait du chiffre considérable des sommes à verser chaque année; mais en me reportant à son rapport pour l'exercice expiré le 31 mars 1912, je vois que le directeur général du service vétérinaire se rend parfaitement compte qu'il est temps de relever l'échelle de l'indemnité à accorder. Voici ce qu'il y dit:

Je ne conseillerais de modifier les règlements actuels qu'à un seul point de vue. Par suite de l'augmentation très considérable du prix des chevaux depuis l'inauguration du régime actuel, l'échelle des indemnités accordées à cette heure est beaucoup trop basse, et il aurait lieu, dans l'intérêt général, de la relever de façon à ce qu'elle soit raisonnablement proportionnée à la valeur des animaux abattus. A ce propos, il convient de ne pas perdre de vue que si l'on continue de faire observer avec soin et consciencieusement le régime actuel, les frais de dédommagement accuseront, comme par le passé, une diminution constante et régulière; de cette façon, il n'y aura plus de déboursés considérables à faire du chef de cette maladie.

Il s'agit là de la morve. Je félicite le ministre d'avoir suivi l'avis de l'ex-directeur général du service vétérinaire. Bien que la résolution tende à fixer un chiffre d'indemnité assez satisfaisant, à en porter le maximum à $200 pour les chevaux de sang mêlé, je considère cependant que le dédommagement accordé à l'égard de la dourine est par trop insuffisant. Le maximum de $500 pour les juments et les étalons enregistrés est peut-être suffisant quand il s'agit de la perte d'une jument enregistrée, le propriétaire touchant $333.32. Mais quand il s'agit d'un étalon, l'évaluation autorisée est beaucoup trop basse. Une indemnité de $333.32 pour un animal qui a coûté $2,000 ou $3,000 est tout à fait insuffisante. Ainsi que je l'ai fait voir, le dourine tend à disparaître rapidement, et l'on pourrait porter à $1,000 l'évaluation des étalons enregistrés; le propriétaire toucherait alors une indemnité de $666.66 que le pays est bien en mesure de payer.

Les déboursés occasionnés par les étalons atteints de la dourine se montent à bien peu de chose, et si l'on relevait le chiffre de l'évaluation, les propriétaires nous prêteraient plus volontiers un concours indispensable à l'enrayement de la maladie. Un autre argument à l'appui de ce que j'avance, c'est que la dourine est moins fréquente que la morve. Les chevaux hongrés étant à l'abri de la dourine, il n'y a d'indemnité à payer du chef de cette maladie qu'à l'égard des juments et des étalons. Je crois qu'après s'être consulté avec le chef du service vétérinaire, qui est bien au fait de la situation de l'Ouest, le ministre trouvera moyen de porter à $1,000 l'évaluation des étalons enregistrés.

M. JOHN STANFIELD (Colchester) : J'aurais une question à faire au ministre avant que cette résolution soit rapportée. Se propose-t-on de saisir bientôt la Chambre d'un projet de loi semblable à l'égard du bétail? Il s'abat, on le sait, une grande quantité de bétail atteint de tuberculose, dont on vend la chair pour servir à l'alimentation des gens. On sait quels efforts se tentent dans le but d'enrayer cette terrible maladie, surnommée la peste blanche du nord. Des médecins m'ont dit que la viande tuberculeuse ainsi vendue est propre à propager la maladie.

On a dit aujourd'hui que la morve et certaines autres maladies tendent à disparaître et, pour ma part, je considère que nous pourrions faire quelque dépense dans le but de sauvegarder la santé des gens.

M. THOMAS MACNUTT (Saltcoats): Je ne m'opposerai d'aucune manière à ce projet de loi; je suis d'avis qu'il nous fait faire un pas dans la bonne voie. Il y a quelques années, le Dr Rutherford a suggéré d'accorder une compensation, plutôt pour obtenir la coopération des cultivateurs que pour indemniser ceux qui avaient perdu des animaux abattus parce qu'ils étaient malades. On admettait que les fonds publics ne devaient pas servir à indemniser ceux dont le bétail était malade, mais afin d'enrayer la maladie, il fallait s'assurer du concours des propriétaires de chevaux. La morve est une maladie qu'il est facile de cacher, et autrefois un cultivateur invoquait toutes sortes de prétextes plutôt que d'avouer qu'il avait un cas de morve sur sa ferme. C'est une maladie qui, lorsqu'elle se déclare chez un cheval ou chez un homme, ne peut être guérie. Rendue à une certaine période, la maladie se propage et nul ne peut dire où s'arrêtera la contamination.

Bien que les inspecteurs n'épargnent probablement rien pour empêcher les chevaux contaminés de traverser la frontière, certaines bêtes peuvent porter des germes occultes de la maladie qui se déclare plus tard. Le prix du bétail a augmenté, il va sans dire; mais si un cheval qui valait $175

il y a quelques années vaut aujourd'hui $250 à $300, une indemnité de $133.35 sera relativement moindre que la somme de $100 que l'Etat payait autrefois. Je suis d'avis qu'il serait d'intérêt public de payer la pleine valeur de l'animal; dans ce cas, tous ceux qui posséderaient un cheval qu'ils croiraient atteint de morve le déclareraient. Je crois que de cette manière la maladie serait complètement enrayée et qu'à la longue l'Etat paierait une somme moindre que sous le mode actuel d'indemnisation.

Il y a des cas où un cultivateur préfère cacher la maladie que souffrir la perte de l'animal. Parfois, ils s'en défont, et bien que la loi l'interdise, ils peuvent s'y prendre de manière à ne pas s'exposer à l'accusation d'avoir disposé à dessein de l'animal. Si un animal est abattu dans ces circonstance, on ne tient compte que de sa perte. Je ne veux pas entretenir le comité de mes affaires personnelles, mais je puis dire, pour donner un exemple, que, depuis dix ans, j'ai perdu plus de 23 chevaux dans deux circonstances différentes, et qu'à part la perte de ces animaux, il m'a fallu, pour bien dire, construire une écurie nouvelle et acheter de nouveaux harnachements. J'ai perdu deux étalons, dont l'un m'a valu une indemnité de $200, lorsque je devais encore $700 sur le prix d'achat. Les étalons voyagent beaucoup, et lorsqu'ils sont atteints d'une maladie, ils sont exposés à la propager.

Je crois qu'on devrait les estimer à $1,000, au moins, pourvu, bien entendu, qu'ils vaillent cette somme.

Les inspecteurs ont les aptitudes voulues et connaissent le prix des chevaux. Il n'y a pas lieu de craindre que les cultivateurs inoculent la maladie à leur bétail afin de se faire indemniser. Il me semble qu'on devrait prendre d'autres mesures pour s'assurer du concours de tous les cultivateurs, afin que la maladie soit presque entièrement enrayée et que la première perte soit la dernière.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): Je ne prends la parole que pour exprimer mon approbation du projet de résolution. Je suis d'avis que tous les membres de la Chambre, notamment les représentants de l'Ouest, ne peuvent qu'approuver entièrement la démarche du ministre. Représentant une division électorale qui s'étend sur une distance de plusieurs milles le long de la frontière des Etats-Unis, et ayant été depuis quelques temps en contact avec les cultivateurs, je sais que l'évaluation n'a pas été aussi élevée qu'elle aurait dû l'être. Les membres de la profession médicale savent que la maladie semble éprouver ceux qui sont le moins en état de supporter les frais qu'elle entraine, et dans ma circonscription, cette maladie a invariablement sévi avec le plus de rigueur parmi les cultivateurs qui étaient le moins en état de supporter la perte de leurs chevaux. Je désire lire cet extrait de journal que j'ai reçu ce matin et qui se rapporte directement à cette question:

Il y a quelques jours, le docteur Still, du service vétérinaire fédéral, a ordonné d'abattre neuf beaux chevaux de travail appartenant à Wilson Miller, cultivateur du sud de Calgary, parce qu'ils étaient atteints de la morve.

A cette saison de l'année, la perte de neuf chevaux, est une perte très sérieuse pour un cultivateur, et je suis parfaitement convaincu que ce n'est pas rendre justice au cultivateur que de lui verser une indemnité des deux tiers de $150, et que le paiement de cette compensation ne tend pas à débarrasser le pays de cette déplorable maladie.

D'aucuns prétendent que l'estimation devrait être plus élevée. Je crois certainement qu'une somme de $200 est très raisonnable et que nous pourrions nous créer des embarras si l'estimation était trop élevée, ou si le plein montant en était versé. Je suis d'avis que le paiement des deux tiers de $200 pour indemniser de la perte d'un cheval ordinaire produirait les meilleurs résultats pour le cultivateurs, le département et tous les intéressés. Cette maladie semble plus commune dans l'Ouest et nous voulons la faire disparaître. Je suis d'avis que le département prend toutes les mesures possibles pour obtenir une inspection complète de ces chevaux lorsqu'ils traversent la frontière, mais les centres d'inspection se trouvant à des distances de 30 à 40 milles, il est difficile d'empêcher les commerçants peu scrupuleux d'importer des chevaux contaminés. Il est vrai que les colons qui viennent en ce pays ne peuvent pas, avant plusieurs années, se procurer de bonnes écuries, convenablement aérées, et lorsqu'ils perdent ces chevaux, je crois qu'une estimation de $200 est raisonnable pour fixer l'indemnité et que l'estimation ne doit pas être moindre.

M. HUGHES (King, I. P.-E.): Quel est le pourcent des chevaux abattus qui ont été estimés à moins que le plus haut chiffre?

M. BURRELL: Je ne puis fournir ce renseignement en ce moment, mais je le communiquerai à l'honorable député.

M. HUGHES: Y a-t-il des chevaux qui ont été estimés à moins?

M. BURRELL: Oui, à beaucoup moins. Je suis bien aise que la députation approuve la décision d'augmenter l'indemnité. Cette question présente des difficultés; mais en somme, je crois que nous y avons obvié avec discernement en portant l'indemnité à $200. Quant aux animaux atteint de la morve, je ne voudrais pas que le comité croie que j'ai voulu laisser entendre que tous ceux qui souffrent de cette

maladie ont été récemment importés des Etats-Unis. A vrai dire, notre inspection est très sévère, et je crois que nous avons pu fermer la porte à tous les chevaux malades; mais, ainsi que le député de Macleod le sait fort bien, il y a des cas qui ne donnent pas de réaction sous l'épreuve de la malléine, lorsque la maladie est à la période d'incubation, et qui peuvent se déclarer plus tard. La plupart des chevaux contaminés sont depuis longtemps au pays, car l'animal peut porter les germes de la maladie sans en laisser voir les symptômes.

Quant aux étalons pur sang, nous augmentons beaucoup l'indemnité. Je reconnais la force du raisonnement de ceux qui disent, comme le représentant de Saltcoats, qu'elle pourrait être portée à $1,000; mais, après tout, l'augmentation de $300 à $500 est fort raisonnable. Je pourrais aussi répondre que l'honorable député et le représentant de Macleod auraient mieux fait il y a deux, trois ou quatre ans, d'engager mon prédécesseur à augmenter l'évaluation, parce que le prix des chevaux aurait justifié une augmentation il y a trois ou quatre ans. Je crois donc, que la présente augmentation répond aux exigences puisqu'il n'y a pas eu d'augmentations à venir jusqu'à il y a un an et demi, lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir.

En réponse à la question du député de Macleod, au sujet de la maladie du coït, ce qu'il dit de la compensation à accorder pour les étalons abattus est vrai, mais je puis observer que, l'an dernier, nous n'avons abattus dans tout le Canada que 19 chevaux atteints de la maladie du coït et pour lesquels nous avons payé $2,096 d'indemnités, et que, comme dans le cas de la morve, la somme la plus élevée, celle qui a trait aux pur sang, n'a été que pour deux étalons et deux juments atteints de la morve et pour quatre étalons souffrant de la maladie du coït. De sorte qu'on n'abat pas d'ordinaire un étalon pour cette raison-là.

Je ferai aussi observer que, tout compte fait, les chevaux atteints de la maladie du coït ne sont d'aucune utilité pour le propriétaire ou pour n'importe qui et que le propriétaire perdrait tout sans l'indemnité. Nous avons actuellement 889 chevaux et juments en quarantaine, parce qu'ils sont atteints de la maladie du coït. Ils sont en quarantaine depuis deux ans, mais je m'attends qu'un grand nombre d'entre eux cesseront de l'être au cours de l'année. L'inconvénient a été que nous n'avons pas pu obtenir un diagnostic sûr. Nous avons maintenant un fonctionnaire très zélé et très renseigné, le docteur Watson, de Lethbridge, qui a fait des études spéciales sur le sujet, et nous espérons que, lorsqu'il aura terminé ses travaux, cet été, nous pourrons constater la présence de la maladie du coït, comme la présence de la morve, ce qui sera une grande amélioration sur les anciennes pratiques. En somme, je crois que l'honorable député avouera que le présent bill nous fait faire un pas important en avant, et je suis bien aise de l'appui cordial qu'il a reçu.

Au représentant de Colchester qui m'a interrogé au sujet d'une loi ayant pour objet d'indemniser les propriétaires de bestiaux atteints de tuberculose et destinés à la boucherie, j'ai à peine besoin de dire qu'il est difficile pour un gouvernement de trancher cette question, et que presque tous les gouvernements ont évité de le faire. Au sujet de l'indemnité accordée pour les animaux de boucherie tués aux abattoirs, on prétend généralement que, ces bestiaux ayant été tués pour servir à l'alimentation, s'ils sont atteints de la tuberculose au point d'être impropre à l'alimentation, il n'y a guère lieu d'accorder une indemnité, et je me demande pourquoi nous indemniserions le propriétaire d'un animal qui est impropre à la consommation et n'a ainsi aucune valeur. De plus, plusieurs municipalités et provinces ont juridiction en cette matière. J'ai, il vas sans dire, beaucoup de sympathie pour les propriétaires de bestiaux qui sont abattus parce qu'ils sont contaminés et c'est là une partie du travail du département qui doit s'exécuter avec le plus grand soin. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai tenté de retenir les services du docteur Torrance, à titre de directeur du service vétérinaire, en remplacement du docteur Rutherford, qui était très habile et qu'il nous a fait peine de perdre. Le docteur Torrance a, en cette matière, des connaissances exceptionnelles et très étendues. J'espère entreprendre, cette année, contre la tuberculose bovine, une campagne d'éducation et d'autres travaux qui nous permettront à l'avenir d'accorder une indemnité.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 1re et une 2e fois et adopté.)

M. BURRELL demande alors la permission de déposer un bill (n° 198), tendant à modifier la loi concernant les maladies contagieuses des animaux.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

2e LECTURE DU BILL AMENDANT LA LOI DES PRIMES AUX VOLONTAIRES.

Le bill (n° 186), tendant à modifier la loi des primes aux volontaires, déposé par M. Crothers, est lu une 2e fois.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA GALERIE NATIONALE.

Le bill (n° 187), déposé par M. Rogers, à l'effet de constituer civilement la Galerie

Nationale du Canada, est lu une 2e fois et est soumis au comité général de la Chambre.

(M. l'Orateur suppléant président.)

M. ROGERS: Aucun changement n'a été proposé.

M. LEMIEUX: Il n'y en a pas en vue?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: Je constate que le nombre des directeurs n'est pas limité. Je suppose que ce n'est pas un point sérieux.

M. ROGERS: Je crois que l'intention est ne n'en avoir que trois.

M. OLIVER: On devrait fixer un chiffre.

M. GRAHAM: Je ne sais pas quel chiffre on devrait fixer, mais il en faudrait un.

M. COCHRANE: Fixons-le à cinq.

M. GRAHAM: C'est bien, disons cinq.

M. BORDEN: Il vaudrait mieux dire: "N'excédant pas tel nombre".

M. GRAHAM: Oui.

M. BORDEN: Laissons l'article en suspens; il faudra l'étudier.

M. LEMIEUX: Pourquoi ne pas mettre un directeur par province?

M. BORDEN: Laissons l'article en suspens et le ministre l'étudiera.

(L'article 2 reste en suspens.)

Sur l'article 3 (but et pouvoirs du bureau de direction; aucuns biens-fonds ne seront acquis sans l'approbation du ministre).

M. OLIVER: Je ne vois pas l'à-propos de cet article au sujet de l'acquisition de biens-fonds. Je ne vois pas que ce bureau, qui aura tout à faire pour encourager les arts, songe à acquérir des propriétés lorsqu'il y a un édifice public fourni par le Gouvernement pour recevoir les œuvres d'art. Je crois donc cet article hors de place, et sa mention porterait à croire que le bureau peut prendre sur lui d'acheter des biens immobiliers, ce qui n'était certainement pas l'intention de la Chambre lorsqu'elle a adopté la résolution, et je ne crois pas que l'acquisition de biens-fonds soit en aucune façon de nature à encourager les arts. Cette acquisition peut très bien être laissée au département des Travaux publics et au Gouvernement. Que ce bureau ne s'occupe que d'art et le Gouvernement d'affaires.

M. PERLEY: Cet article donne au bureau du directeur le droit d'acheter ou d'acquérir d'une autre manière des biens de différents genres, et cette disposition a été insérée pour dire qu'il n'aura pas le droit d'acquérir de biens-fonds. Personne ne pourra lui donner de biens immobiliers, ou il ne pourra en acheter sans la permission du ministre des Travaux publics.

M. LEMIEUX: Le sens de cet article ne serait-il pas le suivant? Par exemple, le bruit court que le Gouvernement a l'intention d'ériger une statue en face du bureau de poste d'Ottawa. Est-ce que ce bureau n'aura pas juridiction sur ces monuments au sujet de leur entretien, et est-ce que le Gouvernement, par l'entremise du bureau, n'aura pas à choisir les endroits? C'est peut-être le sens de l'article en question?

M. ROGERS: Telle est peut-être l'intention de celui qui a rédigé cet article. Bien que je n'aie pas étudié l'article, je crois que tel en est clairement le sens. Le bureau ne peut pas acheter ou acquérir de biens-fonds sans l'approbation du ministère des Travaux publics.

M. BORDEN: Je me suis entendu avec le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), pour des raisons que je lui ai expliquées, que le ministre des Finances reprenne son exposé budgétaire à trois heures et trois-quarts. Je propose, conséquemment, que la séance du comité soit levée, qu'il fasse rapport de l'état de la question et demande permission de siéger de nouveau.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

—Il est d'usage, monsieur l'Orateur, de donner quelques jours d'avis de l'exposé budgétaire, et c'était mon intention de me conformer à cette pratique, et de donner avis aujourd'hui de l'exposé pour jeudi prochain. Mais j'ai appris que je serais obligé de m'absenter d'Ottawa pendant quelques jours, à cause de la maladie très grave d'un membre de ma famille, et conséquemment, vu l'époque avancée de la session, et grâce à la courtoisie du très honorable chef de l'opposition et de mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), qui doit parler après moi, que je puis faire mon exposé budgétaire aujourd'hui, ce qui avancera probablement les affaires de la Chambre. A l'occasion de ce deuxième exposé qu'il m'est donné de faire de l'état financier du Canada, j'ai le plaisir de pouvoir féliciter la Chambre et le pays au sujet de la prospérité dont le Canada a la bonne fortune de continuer à jouir.

L'exposé bugétaire de 1912 a été fait le 13 mars dernier, et comme notre exercice financier se termine le 31 mars, je devrai poursuivre la coutume établie avant de m'occuper de ceux de l'exercice courant, de faire la revue des recettes de 1911-1912, ainsi que nous le donnent les comptes complétés qui, avec le rapport de l'auditeur général, ont été mis devant le public depuis déjà assez longtemps.

En général, les prévisions de l'exercice se sont assez bien accomplies. D'abord, les recettes totales qui ont atteint la somme de $136,108,217.36, soit un peu plus de $100,000 au delà de ce que j'avais prévu dans mon dernier exposé budgétaire, donnent un excédent de $18,327,807.58 sur celles de l'exercice précédent. Cette augmentation considérable, qui représente à peu près 15½ pour cent des recettes de 1910-1911, a été répartie à peu près également sur les différents mois de l'année.

Pour l'information de la Chambre, je soumets ci-après un tableau donnant l'état comparé des recettes totales des deux exercices précédents, en même temps que les sources d'où elles viennent.

Recettes du trésor.

	1910-11.	1911-12.	Augmentation.
Douanes	$71,838,088 46	$85,051,872 18	$13,213,783 72
Accise	16,869,837 36	19,261,661 97	2,391,824 61
Postes	9,146,952 47	10,492,394 18	1,345,441 71
Chemins de fer	10,249,391 94	11,034,165 83	784,773 89
Recettes diverses	9,676,139 55	10,268,123 20	591,983 65
	$117,780,409 78	$136,108,217 36	$18,327,807 58

Les trois quarts des recettes paraissent donc venir des droits de douane et d'accise. Pour être plus précis, 62.4 pour cent viennent des droits de douane, et 14 pour cent des droits d'accise. L'augmentation des droits de douane a été de 18.3 sur l'année précédente, et celle des droits d'accise de 14 pour cent. Cette augmentation considérable n'a pas été produite par une catégorie particulière d'importation, mais est répartie sur tous les articles en général. La moyenne des droits payés, articles imposables et articles admis en franchise réunis, a été de 16.694 pour cent, et sur les marchandises imposables, seulement pendant la même période, la moyenne est de 25.963.

Ainsi qu'on pouvait s'y attendre au sujet de l'accise, l'augmentation porte principalement sur trois articles—les spiritueux, le tabac et le malt. Mais les chemins de fer donnent aussi une bonne augmentation de recettes, et les recettes considérable du service des Postes, qui donnent $10,492.18, soit $1,345,441.71, sont un très bon indice de l'augmentation générale des affaires dans le Canada.

Une comparaison intéressante à faire est que les recettes de 1911-1912 doublent celles de dix ans auparavant, en 1902-1903. Les grandes augmentations dans nos recettes, en ces dernières années, sont sans doute dues en grande partie à la consommation plus considérable qui résulte de la construction des chemins de fer et d'autres entreprises qui exigent une dépense de capitaux considérable, au développement de nos industries, aux besoins croissants d'une population qui augmente rapidement, et est généralement prospère, et surtout au grand courant d'une immigration qui nous vient de l'Angleterre et des Etats-Unis, attirée par les avantages de premier ordre qu'offre le Canada à cette époque de grand développement.

Fonds consolidé—Dépenses de 1911-1912.

Après avoir parlé des recettes de 1911-1912, je vais maintenant en examiner les dépenses. Ces dépenses se divisent sous deux chefs, savoir: dépenses courantes de l'administration et menus travaux publics, et dépenses à compte du capital pour certaines entreprises d'un caractère permanent ou national.

Les dépenses courantes ordinaires de l'exercice 1911-1912 se sont élevées à $98,161,440.77, soit une augmentation de $10,387,242.45 sur les recettes de même genre de l'exercice précédent. Une partie de cette augmentation est plus apparente que réelle, parce qu'elle représente des dépenses pour le service des postes et des chemins de fer qui sont contrebalancées par des recettes correspondantes. Les principaux item de cette augmentation sont dans les dépenses du recensement, de la milice, des travaux publics et des subventions aux provinces.

Etant donnés les besoins plus considérables du pays, par suite du développement général des affaires et de l'accroissement de la population, l'augmentation ne présente rien d'anormal. Le chiffre des dépenses, au compte de ce fonds consolidé, comme on l'appelle, a un peu plus que doublé durant douze ans.

J'ai déjà dit que le montant du revenu pour l'année s'élevait à $136,108,217.36, et que les dépenses ordinaires avaient été de $98,161,440.77. On voit donc, qu'en ce qui concerne les dépenses ordinaires du pays, il y a eu un surplus de $37,946,776.59.

Si l'on considère maintenant les dépenses imputables sur le capital et les dépenses spéciales, on voit que le montant porté à ces comptes a été de $38,980,641.43, soit $1,161,440.77 de plus que ne comportait l'estimation.

Les articles sont comme suit:

Dépenses imputables sur le capital et dépenses spéciales pour l'exercice 1911-1912.

Chemin de fer national transcontinental	$21,110,352 05
Autres chemins de fer, canaux et travaux publics . .	9,829,223 90
Subventions de chemins de fer	859,400 25
Grand-Tronc-Pacifique, fourniture de matériel	4,994,416 66
Frais de gestions, compte d'emprunt	1,082,121 67
Divers articles..	1,105,126 90
	$38,980,641 43

Les dépenses du chemin de fer transcontinental se sont élevées à la somme considérable de plus de $21,000,000, mais comme le plus fort de la construction est maintenant fait, les déboursés pour ce service vont maintenant dimiuner considérablement.

Sur les autres chemins de fer, et autres entreprises semblables, il y a eu un déboursé de $3,151,900.74, dont $1,710,448.56 ont été dépensés pour le chemin de fer intercolonial et $1,153,778.21 pour le pont de Québec.

Pour les canaux, il y a une dépense de $2,560,938.11, dont $1,746,095.48 représentent les déboursés pour le système du canal Trent.

Pour les Travaux publics, il a été appliqué au compte du capital la somme de $4,116,385.05, dont $1,167,462.56 ont été dépensés pour le chenal du fleuve Saint-Laurent.

Pour aider la construction de divers chemins de fer au Canada, nous avons versé en subventions $859,400.25; et pour faire face à l'obligation assumée par la couronne, en vertu du jugement du comité judiciaire du Conseil privé, qui a déjà été expliqué au long à la Chambre, la somme de $4,994,416.66 a été payée à la compagnie du Grand-Tronc.

Tous ces montants, avec diverses autres obligations, représentent, ainsi que je l'ai déjà dit, la somme totale de $38,980,641.43. En regard de cela, nous avons eu un surplus de recettes fonds consolidé, sur dépenses fonds consolidé ou dépenses ordinaires, de $37,946,776.59, et si on ajoute à cela $1,156,458.16 comme fonds d'amortissements (cela avec une dépense d'un côté, représentant un placement de l'autre côté) nous avons $39,103,232.75 comme indiquant le résultat de toutes les opérations de l'exercice 1911-1912, soit une réduction de la dette du Canada représentant $122,591.32.

M. WHITE (Leeds).

Revenus et dépenses pour 1911-1912.

A venir jusqu'à présent, j'ai traité des affaires de l'exercice 1912-1913, et je suis sûr que les résultats ont dû être très satisfaisants pour la Chambre, d'autant plus que, malgré les crédits généreux qui ont été votés pour les services du pays, le résultat net a été d'équilibrer les revenus d'un côté avec les recettes de tout genre d'un autre côté. Je suis heureux d'annoncer que le résultat de l'exercice expiré le 31 mars dernier donnera encore plus de satisfaction, et constitue pour ainsi dire le minimum atteint jusqu'ici par nos revenus et la prospérité du pays. Les revenus pour 1912, ainsi que je l'ai déjà dit, se sont élevés à $136,108,217.36. J'ai tout lieu de croire que quand les livres de l'exercice 1913 seront fermés, on constatera que le total des revenus a atteint le chiffre superbe de $168,250,000, soit une augmentation de plus de $32,000,000 sur l'exercice 1911-1912. On peut avoir une idée des progrès magnifiques du Dominion par le fait que cette augementation de revenu, durant la période d'une seule année, est presque égale aux revenus entiers du pays il y a vingt ans.

Cette augmentation de revenus n'a été ni irrégulière, spasmodique ni intermittente, mais chaque mois de l'exercice a accusé une augmentation continue. Ce sont, naturellement, les douanes qui fournissent le gros revenu, mais les autres sources —accise, postes et chemins de fer—ont aussi donné des augmentations très substantielles.

En ce qui concerne les dépenses courantes ordinaires, l'augmentation sur l'année précédente a été, comme on s'y attendait, considérable. Dans les états budgétaires, il avait été amplement pourvu aux travaux publics.

Les subsides provinciaux étaient augmentés, en partie à cause du résultat du recensement et en partie à cause de lois spéciales se rapportant au Manitoba et à l'île du Prince-Edouard. Les postes, les douanes, les chemins de fer et les autres services demandaient plus d'argent. Malgré tout cela, les dépenses courantes ordinaires, qui l'année précédente s'élevaient à $98,161,440.77, n'ont pas dépassé $113,250,000, laissant un surplus de $550,000,000 pour faire face aux déboursés sur compte capital et spécial, c'est-à-dire pour les travaux publics d'un caractère national et permanent, pour le chemin de fer transcontinental et les autres chemins de fer et canaux. Pour ces diverses entreprises, les dépenses ne dépasseront probablement pas 33 millions, de sorte que, et si l'on veut bien se rappeler que les dépenses imputables sur le fonds consolidé pour des fins de fonds d'amortissement s'éleveront à environ $1,300,000, le résultat des opérations financières de l'année sera une réduction d'environ $23,000,000 sur le chiffre

de la dette nette du Dominion. Ce devra être une grande satisfaction, tant pour cette Chambre que pour le pays tout entier, que, dans une période où le marché monétaire a été si serré, non seulement n'avons-nous pas été obligés d'avoir recours aux marchés congestionnés de l'univers, mais nous avons pu réduire substantiellement la dette du Dominion, abaissant par là même nos taux d'intérêt, et rehaussant encore le crédit qui s'attache à nos valeurs.

Emprunts échéant en 1912-1913.

Dans mon discours du budget prononcé en mars de l'an dernier, j'attirais l'attention sur une émission de valeurs faite peu de temps auparavant pour faire face au rachat d'un emprunt à 3¾ p. 100 effectué en 1908, et échéant le 1er mai 1912. Le chiffre total de cette obligation arrivant à échéance était de £4,681,870.12 s. 4 d., dont £3,563,858 16 s. 10 d., ont été rachetés en numéraire et £1,118,011 15 s. 6 d., a été converti en rentes de 3½ p. 100 à échéance de 1930-1950, conformément aux conditions de l'émission de remboursement. En outre de cet emprunt, il arriva à échéance le 1er octobre 1912 une balance de £1,235,000 impayée de l'emprunt à 4 p. 100, émis en décembre 1907. Grâce à l'état favorable de nos finances, nous sommes en état d'atteindre cet emprunt sans avoir recours à l'émission de billets ou de valeurs.

Pour la même raison il nous a été possible d'effectuer une forte économie pour le Dominion en achetant, en vertu d'une loi adoptée dans le cours de la présente session, des obligations de 3 p. 100 à 50 ans de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, garanties quant au principal et à l'intérêt par le Dominion du Canada, émises relativement à la division de l'ouest du chemin de fer national transcontinental, au sujet desquelles le Dominion, en vertu d'un jugement du comité judiciaire du Conseil privé, était obligé de parfaire la valeur nette de vente de manière à obtenir la pleine valeur au pair de ces garanties et l'appliquer à la construction du chemin de fer. Sous l'autorité de la loi dont je viens de parler, nous avons déjà acheté des garanties d'une valeur au pair de $13,961,006.65: et de mois en mois, à mesure qu'il faut des fonds, nous ferons de nouveaux achats jusqu'à ce que le reste de l'émission soit acheté. Lorsque l'opération sera terminée, si la somme entière de l'émission autorisée de $14,000,000 est requise—et il est presque probable qu'elle le sera—le Dominion possédera environ $35,000,000 de ces valeurs au pair. Outre le gain que fait le Dominion en épargnant une partie de ce qui s'appelle "des fonds servant à remplir un engagement" (Implementing money), l'achat nous a épargné la nécessité de placer nos valeurs garanties sur le marché de Londres à un moment de l'année, où, à cause des rudes conditions qui existaient sur le marché, le prix que nous aurions pu obtenir aurait nécessairement affecté d'une manière adverse nos propres effets-types et tous les autres valeurs garanties par le Dominion. En d'autres termes, les heureuses conditions financières dans lesquelles se trouvait le Dominion durant l'année, et plus particulièrement l'automne dernier, nous ont permis d'acheter jusqu'à concurrence de plusieurs millions de dollars les valeurs garanties de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dont il aurait fallu autrement faire une émission pour nous procurer l'argent nécessaire pour construire la division de l'ouest du chemin de fer.

La dette nette.

Ainsi que je l'ai déjà dit, le résultat des opérations financières de l'exercice 1911-1912 s'est chiffré par une diminution de $122,-521.32, sur la dette nette du Dominion. Cette réduction a laissé le chiffre de la dette nette au 31 mars 1912 à $339,919,460.71. Comme je l'ai signalé, une nouvelle réduction de $23,300,000 a été effectuée durant le dernier exercice financier, de sorte qu'au 31 mars dernier, la dette nette était approximativement de $316,619,460. Les chiffres précis ne peuvent être donnés avant que les livres ne soient définitivement clos d'ici à un mois. On peut affirmer, sans la moindre hésitation, que ce chiffre de dette n'est seulement pas excessif, mais exceptionnellement raisonnable pour un pays ayant un territoire, des ressources, une richesse et un développement comme le Canada. Elle représente moins de deux années de revenus calculés sur la base du dernier exercice financier, et environ $40 par tête de la population. Comme je l'ai fait remarquer à la Chambre, l'an dernier, il ne reste plus à pourvoir qu'à deux emprunts jusqu'en 1930. De ces deux, l'un de £1,700,000 étant une partie de l'emprunt 4 pour 100 garantie par le gouvernement impérial et émis en 1878, arrive à échéance le 1er octobre prochain, et des mesures seront dûment prises pour y faire honneur. L'autre est un emprunt de 3¾ pour 100 payable entre 1914 et 1919, sur avis de trois mois de la part du gouvernement du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le chiffre de cet emprunt?

M. WHITE: J'obtiendrai ce chiffre dans un instant. Il a été par inadvertance omis dans mes notes. Je l'ai remarqué moi-même. Le chiffre est de £6,000,000. Pendant que je parle de nos emprunts arrivant à échéance, il ne serait peut-être pas hors de propos de parler des conditions financières qui règnent et ici et à l'étranger. Tandis que l'année 1912 a été en somme caractérisée par une grande prospérité, non seule-

ment au Canada, mais aussi dans le Royaume-Uni et dans le monde entier, divers événements ont eu un sérieux effet en produisant un long marasme monétaire qui se fait encore sentir tant en Europe qu'en Amérique.

Dans notre propre pays, les besoins de nos groupements agricoles, industriels et commerciaux avec ceux de leurs provinces, de leurs villes et de leurs municipalités, si progressives et évoluant avec tant de rapidité, ont créé une forte demande d'argent. De l'autre côté de l'océan, les prévisions monétaires, pendant plus d'une année, ont été sombres et menaçantes; cet état de choses était dû tout d'abord à ces perturbations industrielles provenant de l'incertitude des événements et plus tard à la guerre entre les Etats des Balkans et la Turquie, ainsi qu'aux complications internationales qui ont menacé la paix de l'Europe. Il est en résulté une rareté bien prononcée d'argent, avec, comme corollaire, de hauts taux d'intérêt, non seulement pour les prêts à termes courts, mais aussi pour ceux à longue échéance, dont la conséquence a entraîné sur le marché une modification des assises des principales valeurs. Les taux officiels d'escompte de la banque d'Angleterre, qui, au commencement de 1912, étaient de 3½ p. 100, descendant en mai à 3 p. 100, montèrent à 4 p. 100 à la fin d'août et s'élevèrent jusqu'à 5 p. 100 en octobre. Récemment, ils se sont abaissés à 4½ p. 100. Je prévois une amélioration des taux d'intérêt vers la fin de la présente année, mais, cependant, je crois que l'on peut affirmer que, durant l'année prochaine, les taux d'intérêt seront plutôt élevés. Habituellement, ainsi que je l'ai dit précédemment, les maux causés par la rareté de l'argent contiennent en eux-mêmes la semence de leur propre guérison. Les établissements financiers, à travers le monde, appréhendant l'avenir, renforcissent continuellement leur situation. Il en résulte une accumulation de capitaux qui, avec le temps —c'est aujourd'hui le cas de l'Europe, dont les perspectives de paix se sont éclaircies— amène, comme résultat certain, un abaissement des taux d'intérêt. C'est l'expérience constante. Par suite des conditions que je viens de mentionner, certaines de nos provinces, de nos villes et aussi de nos municipalités ont été obligées de payer des taux d'intérêt plus élevés sur leurs nouvelles émissions, subissant le sort commun de toutes les valeurs les plus haut cotées. Notre 3½ p. 100 à échéance de 1930-1950 a vu sa cote s'abaisser légèrement, mais, somme toute, prenant en considération l'état de choses mentionné, elle s'est exceptionnellement bien comportée.

La Chambre se rappellera que notre dernière émission en février de l'année dernière a été souscrite à quatre-vingt-dix-huit. Un prêt, dans de semblables conditions, rapporterait au Dominion quatre-vingt-seize net et même un petit peu plus. Une récente cote de notre trois et demi pour cent était de quatre-vingt-quatorze à quatre-vingt-seize. Je crois que, pendant la période de gêne exceptionnelle qui vient de s'écouler, le crédit du Dominion, tel qu'illustré par les cotes de ses valeurs, s'est maintenu parmi les plus élevés dans le monde entier.

L'exercice 1911-1912 a été caractérisé par une considérable expansion de notre commerce. La somme totale de nos importations et de nos exportations s'est élevée à $874,637,794, dépassant de $105,000,000 celle de l'année précédente. Malgré le chiffre élevé de ces transactions, je suis heureux de dire que ces statistiques de l'année qui vient de s'écouler montrent encore une augmentation plus considérable, soit un volume total dépassant le billion.

Pour l'édification de la Chambre, je soumets le tableau suivant, établissant les importations et les exportations totales du Canada; ainsi que la somme de son commerce entier depuis 1908, montrant, en même temps, le pourcentage des importations.

Commerce global du Canada avec tous les pays (comprenant l'argent monnayé et en lingots).

Exercice.	Importations totales.	Exportations totales des produits canadiens et étrangers.	Commerce global.	Pourcentage de la valeur des importations par rapport au commerce global.
	$	$	$	%
1908	370,786,525	280,006,606	650,793,131	56·97
1909	309,756,608	261,512,159	571,268,767	54·22
1910	391,852,692	301,358,529	693,211,221	56·52
1911	472,247,540	297,196,365	769,443,905	61·37
1912	559,320,544	315,317,250	874,637,794	63·94
1913 (non revisé)	691,943,515	393,232,057	1,085,175,572	63·76

M. WHITE (Leeds).

Il faut observer que durant les trois dernières années le pourcentage de la valeur des importations, par rapport au commerce global, a considérablement augmenté et a représenté en 1912-1913 près de soixante et quatre p. 100 du commerce entier. Cet état de choses a attiré la critique de certaines personnes qui prétendent que, si les importations continuent à excéder considérablement les exportations, un pays doit s'attendre à être drainé de son or, afin de rencontrer ses obligations à l'égard des autres pays. Sans vouloir discuter cette théorie de l'excédent du commerce, théorie qui a été souvent prouvée illusoire et décevante, il est permis de rappeler que durant ces cinq années nos exportations totales sont montées de $280,000,000 à $390,000,000 et que, si nos importations ont augmenté encore davantage, l'explication en est que durant cette période de rapide croissance matérielle et de progrès national, de vastes sommes, imputables au capital, ont été dépensées pour la construction et l'équipement de nos trois voies transcontinentales, dans de grands travaux d'utilité publique, dans les entreprises industrielles et commerciales et pour la création et l'amélioration de services municipaux nécessités par l'expansion soudaine des groupements de population. En d'autres termes, nous sommes dans une période de construction de chemins de fer et de grands travaux d'utilité publique et nos villes ont grandi si rapidement, en population et en étendue de territoire, que les nécessités se sont accrues considérablement, à tel point qu'il a fallu d'immenses dépenses imputables au capital pour pourvoir aux divers services publics. La plus grande partie du montant requis pour ces dépenses de capital et de puissance génératrice a été empruntée en Angleterre par le Gouvernement du Canada, par les diverses provinces, par les villes, les cités, les compagnies de chemin de fer, les corporations industrielles et autres. L'argent ainsi emprunté est venu au Canada d'Angleterre ou d'ailleurs, non en espèces monnayées ou en lingots d'or, mais sous la forme de denrées ou de matériels d'opération.

En plus, nous ne devons pas perdre de vue que le flot d'immigration roulant jusqu'à nos rives, chaque année, bien qu'apportant avec lui l'argent nécessaire à sa subsistance temporaire et augmentant notre consommation, ne devient pas immédiatement un élément producteur. Examiné à la lumière de ces considérations, le reliquat de notre commerce, qui semblerait contre nous de prime abord, serait plutôt le résultat de causes déterminantes de notre croissance et ne doit être la source d'aucune crainte sérieuse.

Cette Chambre et le pays tout entier, portant toujours un vif intérêt à notre commerce avec la mère patrie, j'ai préparé et je soumets ci-dessus un état montrant les importations et les exportations, et établissant que le Royaume-Uni doit prendre sa part de l'expansion de notre commerce durant les dernières années.

Commerce avec le Royaume-Uni.—Marchandises seulement.

Exercice.	Importations de produits du Royaume-Uni.	Exportations de produits canadiens et étrangers dans le Royaume-Uni.	Commerce global.
1908	$ 94,417,314	$ 134,477,124	$ 228,894,438
1909	70,682,101	133,745,123	204,427,224
1910	95,336,427	149,630,488	244,966,915
1911	109,934,665	136,962,971	246,897,636
1912	116,906,212	151,833,379	268,739,591
1913 (non revisé)	138,652,198	177,982,002	316,634,200

Il doit être observé que pour les six dernière années, à l'exception de l'année 1909, alors qu'il y eut rétrogression temporaire, le commerce du Canada avec la mère patrie a été sans cesse grandissant. Il doit également être observé que durant cette période, si le montant représentant chaque année l'augmentation des importations et celui représentant l'augmentation des exportations sont à peu près égaux, à savoir: $40,000,000, dans chaque cas le pourcentage de l'augmentation des importations l'emporte. Ceci est dû, en partie, aux causes que j'ai exposées tantôt et partie à la demande croissante de notre marché national des produits de ferme, particulièrement des produits tels que le lard fumé, la volaille, le fromage, le beurre et les œufs. Je ne vois rien qui puisse mieux indiquer l'augmentation des besoins de notre marché national que la décroissance dans l'exportation de certains produits classés sous le titre de dérivés d'animaux, tels que le beurre, les œufs et le lard fumé.

Commerce avec les Etats-Unis.

D'un volume plus considérable que celles de notre commerce avec le Royaume-Uni, considéré spécialement au point de vue de l'augmentation des importations, les statistiques de nos échanges avec les Etats-Unis, la grande république qui est notre voisine au sud, intéresseront sans doute la Chambre et j'ai préparé, pour le journal des débats, un état comparatif couvrant les six dernières années.

Marchandises.

Année fiscale.	Importations pour consommation des Etats-Unis.	Exportation aux Etats-Unis de produits canadiens et étrangers.	Commerce global.
1908	$204,648,885	$ 96,920,138	$301,569,023
1909	170,056,178	91,022,387	261,078,565
1910	217,502,415	110,614,327	328,116,742
1911	274,844,858	112,208,676	387,053,534
1912	330,428,502	112,956,295	443,384,797
1913 (non revisé)	435,783,343	150,961,656	586,745,018

On le voit donc, notre commerce global avec les Etats-Unis a doublé depuis six ans; mais il faut observer que, si les importations ont plus que doublé au cours de cette dernière période, au point qu'elles dépassent aujourd'hui la totalité de $400,000,000, les exportations aux Etats-Unis n'accusent que 50 p. 100 d'augmentation et n'atteignent guère que le chiffre de $150,000,000, soit une soi-disant balance du commerce de $250,000,000 en faveur des Etats-Unis, au cours du dernier exercice. Quant à cette énorme augmentation annuelle d'importations, il faut se rappeler qu'elle est plus que contrebalancée, comme je le ferai voir plus tard, par la somme globale du capital qui a constamment immigré au Canada avec les colons des Etats-Unis qui sont venus s'établir dans notre grand Ouest et qui auront bientôt conquis une place importante parmi les plus habiles, les plus énergiques et les plus prospères de nos producteurs. De façon générale, les importations des Etats Unis embrassent presque toutes les catégories de produits, dont les principaux sont les produits en fer, en acier et autres métaux. L'anthracite, la houille, le maïs et le coton, atteignant un total de plus de $40,000,000, entrent en franchise.

Relativement à nos exportations aux Etats-Unis, on peut dire que, pour la plupart, elles se composent de matières premières, des produits de la forêt et des mines. Un tarif représentant une moyenne de taxes douanières de plus de 40 p. 100 sur les articles imposables a abouti à fermer, pour ainsi dire, les marchés des Etats-Unis à nos produits manufacturés.

Quant à nos exportations, en général, je crois utile de mettre sous les yeux de la Chambre, pour son édification, le tableau des valeurs des produits exportés du Canada, depuis 1908. La principale augmentation est accusée par le principal item de production agricole (surtout grains et farine), atteignant un total de $66,000,000 en 1908 et de $150,000,000 en 1913.

M. WHITE (Leeds).

VALEUR DE MARCHANDISES EXPORTÉES (PAR CLASSES) DU DOMINION.

MARCHANDISES SEULEMENT (PRODUITS CANADIENS).

Exercice.	Mines.	Pêcheries.	Forêts.	Animaux et ses dérivés.	Produits agricoles.	Manufactures.	Divers.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$
1908	39,177,133	13,867,368	44,170,470	55,101,260	66,069,939	28,507,124	67,674	246,960,968
1909	37,257,699	13,319,604	39,667,387	51,349,646	71,997,207	28,957,050	54,931	242,603,584
1910	40,089,017	15,663,162	47,517,033	53,926,515	90,433,747	31,494,916	125,161	379,247,551
1911	42,787,561	15,675,544	45,439,057	52,244,174	82,601,284	35,283,118	285,815	274,316,553
1912	41,324,516	16,704,678	40,892,674	48,210,654	107,143,375	35,836,284	111,676	290,223,857
1913 (non revisé)	57,442,546	16,336,721	43,255,060	44,784,593	150,145,661	43,692,708	97,311	355,754,600

En parlant de notre commerce en général, il me sera permis de traiter brièvement d'une phase de notre activité économique qui, dans les dernières années, a été marquée par une grande amélioration. Je veux parler de la production des minerais du Canada qui a plus que doublé dans les dix dernières années. En 1912, la production totale a été évaluée a $133,000,000 soit une augmentation de $30,000,000 sur l'année précédente. L'augmentation s'est produite surtout pour le charbon, le cuivre, le nickel, l'or et l'argent.

Immigration.

Je passe maintenant au sujet important de l'immigration. Le progrès constant qui a marqué notre développement matériel et notre avancement pendant des années, est attribuable, en grande partie, au flot d'immigration qui s'est répandu sur le Canada, venant principalement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Je fournis ici un renseignement relatif à l'immigration provenant de trois sources, la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'autres pays sauf les Etats-Unis, pendant, une période de cinq ans.

Exercice.	Grande-Bretagne et Irlande.	Autres pays excepté les Etats-Unis.	Etats-Unis.	Total.
1908-09	52,901	34,175	59,832	146,908
1909-10	59,790	42,206	103,798	208,794
1910-11	123,013	66,620	121,451	311,084
1911-12	138,121	82,406	133,710	354,237
1912-13 (non revisé)	150,542	112,881	139,009	402,432

En examinant ces chiffres, il ne faut pas oublier que, si l'élément personnel est de la plus haute importance au point de vue économique, moral, sociologique et national, le montant de la richesse réelle introduit dans le pays par l'immigrant a été très grand. Le colon désirable apporte avec lui un actif très désirable en espérance, à la fois comme producteur de richesse et comme citoyen. Mais, quand il apporte en plus de son bon caractère et de son énergie un capital d'exploitation, il assure une production économique dès le début de son entrée comme citoyen, ce qu'il n'aurait pas pu faire autrement.

D'après des renseignements qui ont été recueillis avec soin par le département de l'Intérieur on a estimé d'une façon prudente que la classe d'immigrants qui nous arrivaient des Etats-Unis, c'est-à-dire des cultivateurs qui ont vendu leurs biens et qui ont pris des terres dans l'ouest canadien, apportaient avec eux en capital (y compris les effets des colons) un montant de plus de $1,000 par tête, soit $5,000 pour une famille de cinq personnes. Le nombre total de ces immigrants s'est élevé dans l'année régulière de 1912 à 140,143. En appliquant le taux mentionné plus haut par tête, le montant du capital et des effets accompagnant cette immigration, atteindrait un total dépassant $140,000,000. Quand nous considérons l'excédant des importations des Etats-Unis sur nos exportations chez nos voisins, cette arrivée énorme de capitaux qui seront employés dans notre agriculture d'une façon productive, ne doit pas, comme je l'ai déjà dit, être laissée de côté.

Exercice financier 1913-1914.

Jusqu'ici je n'ai parlé que des résultats financiers des deux années précédentes, de l'état de notre dette, des échéances des emprunts, de la situation de notre commerce et d'autres particularités de notre économie nationale qu'il m'a paru important de signaler en passant. J'examinerai maintenant les affaires de l'exercice financier dans lequel nous sommes entrés et qui se termine le 31 mars 1914. Je serai obligé de me borner à des déclarations générales parce que les facteurs qui entrent dans ce problème sont sujets à des influences et à des conditions qui appartiennent à l'avenir et ne peuvent pas être prévus avec un degré raisonnable de certitude.

Les particularités importantes de nos revenus et de nos dépenses peuvent assez bien être indiquées, parce que, d'une part, nos revenus proviennent principalement des douanes et de l'accise, et comme les tarifs sont fixés, les résultats dépendent du volume des affaires. D'autre part, une grande partie des dépenses sont fixes et échappent à notre direction, et en outre, le programme de l'année se trouve assez complètement détaillé dans le budget principal et supplémentaire, bien qu'il soit toujours nécessaire d'y ajouter encore quelque chose vers la fin de l'année financière pour régler les dépenses qui n'avaient pas été prévues par des crédits suffisants.

En ce qui touche aux dépenses, le budget principal et supplémentaire sont sou-

mis à la Chambre. Ils prévoient comme crédits pour le fonds consolidé et pour les dépenses administratives $125,850,338, et pour le compte capital $53,301,845, ou une dépense totale de $179,152,183. A ce montant, il faudra ajouter les crédits supplémentaires qui seront déposés et la seconde liste de crédits qui seront demandés, comme je l'ai dit, à la fin de l'exercice financier, ainsi que les subventions de chemins de fer en vertu des lois adoptées à cette session et durant les précédentes. Le montant total de ces crédits sera très voisin de $200,000,000.

Puis nous devons encore pourvoir à l'achat des obligations du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Gouvernement pour un montant d'environ $1,000,000 par mois en vertu de la loi dont j'ai déjà parlé. Il faudra également pourvoir à un autre montant durant l'année pour effectuer les paiements relatifs aux trois dreadnoughts que le Canada se propose de mettre à la disposition de Sa Majesté en vue d'augmenter la puissance de la marine impériale, gardienne de nos rivages et de notre commerce.

En somme, monsieur l'Orateur, c'est un programme assez vaste mais qui n'est pas plus grand que l'exigent les besoins et les obligations du Canada ou que le garantissent nos revenus et notre crédit. Bien que le total paraisse élevé en comparaison de l'an dernier et des années précédentes, il ne faut pas oublier qu'une partie considérable de nos évaluations restent en suspens et ne sont pas dépensées. Sur ce point, on peut fixer sans crainte une marge de 10 p. 100 ou même davantage.

Quant au revenu qui servira à payer toutes ces dépenses, ou du moins nous l'espérons, la plus grande partie, j'ai déjà indiqué ses principales sources qui sont les douanes, l'accise, les chemins de fer et la poste. Pour l'année 1912-1913, j'ai dit qu'il y avait eu un revenu total d'environ $168,250,000 qui représentait une forte augmentation sur l'année précédente. C'est trop demander que de s'attendre à ce que cette augmentation anormale se maintienne durant l'année actuelle surtout à cause du resserrement financier dont j'ai parlé et qui a toujours une tendance à diminuer le commerce. Sans vouloir essayer d'établir des prévisions qui auraient un degré quelconque de sécurité, je suis convaincu que les revenus de l'année non seulement permettront de payer les dépenses courantes, mais probablement toute ou certainement la plus grande partie de la dépense spéciale et à compte capital pour l'année.

Ce serait trop espérer que de croire que nous serons toujours en état de payer les dépenses à compte du capital pour les grandes entreprises nationales d'un caractère permanent dont les avantages serviront au bénéfice des générations futures, mais il semblerait néanmoins que c'est une politique sage de conserver notre crédit dans les époques de prospérité et d'établir un équilibre aussi exact que possible entre nos revenus nationaux et nos dépenses.

Changements dans le tarif.

Je passe ensuite aux changements que nous avons introduits dans le tarif. Pour des motifs connus de la Chambre et du pays, et auxquels je n'ai pas besoin de faire allusion, le budget est présenté cette année exceptionnellement tard. Comme on savait généralement qu'aucune revision de tarif d'un caractère important n'était projetée, il est probable qu'aucun inconvénient sérieux n'a été occasionné au public par ce délai. La saison du printemps étant assez avancée, tout changement doit être strictement limité à ce qui est nécessaire. Quant aux modifications à introduire d'une façon générale dans le tarif, j'estime qu'elles doivent être faites modérément, si même on doit en faire, jusqu'à ce que le moment arrive où il faut reviser complètement les tarifs car rien ne trouble davantage le commerce et les entreprises industrielles qu'une incertitude continuelle dans le tarif ou la crainte d'un changement. Les commerçants et les manufacturiers doivent être en état de faire des contrats d'avance et de calculer leurs frais avec une exactitude raisonnable avant d'arrêter leur programme d'affaires pour l'année.

Mais si l'on admet que le principe est sain, si on l'appliquait d'une manière rigide et inflexible, ce serait parfois au détriment et au désavantage du public et par conséquent si la règle est admise, des exceptions ont sans cesse été faites. Notre tarif, comme beaucoup d'autres, présente de nombreuses anomalies, mais depuis plus de trente ans il repose sur le double principe de pourvoir, par une taxe indirecte, aux besoins de nos dépenses et de donner un degré raisonnable de protection aux produits réellement naturels du Canada, au développement des ressources de notre sol en encourageant l'établissement de diverses industries nationales, en édifiant nos grands centres commerciaux, en créant nos marchés intérieurs pour les producteurs agricoles et d'une façon générale en contribuant au bien-être de tout le pays.

Une revision générale du tarif est à désirer quand il devient nécessaire de remanier les tarifs par suite de changements qui se font dans les conditions économiques ou dans les besoins du revenu du Canada. En tenant compte de la prospérité qui règne généralement au pays, comme le montrent les statistiques commerciales que j'ai présentées à la Chambre et du fait que c'est toujours délicat d'adapter les affaires aux taux du tarif, il y a, je crois, unanimité d'opinion pour admettre qu'une revision importante du tarif n'est pas réclamée par

les conditions actuelles et qu'elle serait contraire à l'intérêt public.

Après ces remarques générales, j'arrive aux changements que nous avons à proposer à l'étude de cette Chambre. La plupart sont rendus nécessaires par la convention commerciale conclue entre les représntants du Canada et certaines colonies des Antilles, à la suite d'une conférence tenue ici l'an dernier, convention qui a été ratifiée par le Parlement, au cours de la présente session. Comme les termes de la convention ont été discutés au long durant l'étude du bill, il me suffira de dire que les deux côtés de la Chambre se sont montrés unanimes à approuver toute politique tendant à augmenter le commerce entre les deux pays et à améliorer le service des paquebots et les communications télégraphiques. Cette politique a été chaleureusement approuvée par le pays. On a compris partout qu'en outre des avantages matériels résultant de l'expansion commerciale, cette convention donne un puissant essor à la grande cause de l'unité impériale.

En termes généraux, le traité pourvoit à ce que sur un certain nombre de produits naturels et fabriqués, des Antilles anglaises, les droits de douane ne dépasseront pas les quatre cinquièmes des droits imposés sur les mêmes produits importés d'un pays étranger et que certains autres produits, importés des Antilles, seront admis en franchise, mais seront frappés d'un droit minimum, quand ils seront importés d'un pays étranger.

Depuis plusieurs années, les colonies des Antilles bénéficient des avantages du traitement de faveur accordé à l'Angleterre et dans les cas où ce traitement est suffisant pour assurer la préférence de 20 p. 100 stipulé par le traité, ou quand les articles en question sont admis ici en franchise, aucune modification au tarif n'est nécessaire.

Le traitement de faveur accordé à l'Angleterre a été concédé aux colonies des Antilles par le gouvernement de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) en 1899, sans que le Canada ait rien exigé en retour. Je crois que l'on a déclaré dans le temps que le Canada comprenait qu'il était de son devoir de contribuer à ramener la prospérité dans ces colonies et surtout d'aider à l'industrie du sucre qui était alors dans le marasme. C'est pour cette raison qu'en 1899, le traitement de faveur accordé à l'Angleterre a été étendu à ces colonies. Beaucoup des articles ou produits des Antilles admis aux avantages de ce traité sont déjà exemptés d'impôts au Canada et, pour un grand nombre d'autres, le tarif minimum accordé à l'Angleterre répond amplement aux exigences du traité. Il y a cependant un petit nombre d'articles—principalement parmi les articles non énumérés de notre tarif—au sujet desquels nous nous proposons d'abaisser les droits au-dessous du tarif minimum concédé à l'Angleterre, de manière à ce que le traitement de faveur excède les 20 p. 100 que nous nous sommes engagés à concéder par le traité.

Il est aussi nécessaire d'imposer de nouveaux droits sur une liste déterminée d'articles que nous nous sommes engagés à frapper d'un droit minimum, quand ils sont importés de pays étrangers. Ces articles sont la fève de cacao à l'état brut, le jus de limon, brut et concentré et les limons frais. Ces articles seront admis en franchise lorsqu'ils seront importés des Antilles, mais d'après le traité, nous devrons les frapper d'un droit minimum, lorsqu'ils seront importés des autres pays.

Quant au sucre qui est l'article le plus important mentionné au traité et qui constitue les neuf dixièmes de nos importations des Antilles, il est formellement stipulé que les privilèges dont nos raffineurs ont joui jusqu'à présent d'importer le sucre brut étranger jusqu'à concurrence de 20 p. 100 de leurs productions totales, sera abrogé pour que les planteurs des Antilles jouissent du tarif différentiel minimum, à l'encontre du sucre brut importé au Canada de tous les autres pays étrangers.

J'ai expliqué au cours d'un débat antérieur, que le tarif de faveur accordé à l'Angleterre, équivalant à une réduction de 31 cents par 100 livres sur le sucre brut, profite presque uniquement aux planteurs des Antilles, à certaines saisons de l'année, et que pendant le reste de l'année, ce sont encore eux qui profitent de la plus grande partie de cette réduction.

J'ai expliqué aussi que les droits sur le sucre raffiné avaient été fixés en tenant compte du traitement de faveur accordé à l'Angleterre, dont nos raffineurs sont censés profiter sur le sucre brut. On avait fait remarquer à M. Fielding, mon prédécesseur, que les planteurs accaparaient, en totalité ou en partie, les avantages du traitement de faveur accordé à l'Angleterre et il s'est trouvé dans l'obligation d'accorder un privilège aux raffineurs, pour les remettre dans la position qu'ils croyaient devoir occuper, lors de l'adoption du tarif différentiel sur le sucre. Ce privilège consistait à importer le sucre brut étranger, à des taux réduits, jusqu'à concurrence de 20 p. 100 de leur production annuelle. La commission royale dont le rapport a servi de base à ce traité avec les Antilles, a étudié à fond cette question et est venu à la conclusion que si le tarif différentiel était réduit de 31 cents par 100 livres de sucre brut, à environ 15 cents, cette disposition rendrait justice à tous les intéressés.

M. WHITE (Leeds).

Les représentants des colonies des Antilles tenaient absolument à ce que ce privilège de 20 p. 100 que M. Fielding avait accordé aux raffineurs du Canada, fut abrogé pour que les Antilles eussent un privilège exclusif à l'encontre du sucre brut des pays étrangers, jusqu'à concurrence d'au moins 20 p. 100 et d'un tarif minimum de 15 cents par 100 livres, et c'est ce qui a été stipulé dans le traité.

Certains changements dans le tarif sont donc rendus nécesaires par ce traité qui a été adopté et ratifié par la Chambre et il y a d'autres modifications assez importantes que je vais expliquer brièvement.

Les fabricants de chocolat devront payer un droit sur la fève de cacao brut importée des pays étrangers, et cela nécessite un réajustement des droits sur le cacao manufacturé.

De même, puisque les raffineurs de sucre perdent leur privilège de 20 p. 100, il faut un réajustement du tarif sur le sucre raffiné; il en résultera une perte de revenus considérable mais ce sont les consommateurs qui en profiteront, par suite d'un léger abaissement dans les prix.

Au sujet du tarif sur le sucre—je donnerai lecture de la résolution dans un instant —permettez-moi d'expliquer, dès à présent, que les droits actuels, sous l'empire du tarif différentiel sur le sucre brut, type étalon, sont de cinquante-deux cents et demi par 100 livres; de quatre-vingt-trois cents et demi par 100 livres, dans le tarif général, soit une différence de 31 cents.

Le traitement de faveur actuel, sur le sucre raffiné, accusant 99 degrés au polariscope, comparé à 96 degrés pour le sucre brut, est de 83 cents et le tarif général est de cent vingt-quatre cents et demi, soit une différence de quarante cents et demi.

Il faudra donc réajuster le tarif sur le sucre brut et sur le sucre raffiné, ainsi que sur certains articles spéciaux, changements qui nous sont imposés par le tarif même. De plus, ces changements nécessaires entraînent quelques autres modifications, par suite des droits que nous sommes obligés d'imposer sur les produits des autres pays étrangers.

En dehors des changements nécessités par le traité avec les Antilles, je n'en ai que quelques-uns à soumettre à la Chambre.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre pourrait-il nous donner, dès à présent, les changements apportés dans le tarif sur le sucre?

M. WHITE: Sur le sucre dépassant 16 degrés, type de Hollande, et sur le sucre raffiné de toute qualité, classe ou type, n'accusant pas plus que 88 degrés au polariscope, par 100 livres, le tarif différentiel est de 72 cents; le tarif intermédiaire, 93 cents; le tarif général, 93; pour chaque degré additionnel, au-dessus de 88 degrés, par 100 livres, le tarif différentiel est de 1 cent, le tarif intermédiaire, un cent et un tiers; le tarif général, un et un tiers. Si l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) veut ajouter 11 à 72, il obtiendra 83; s'il ajoute à 93, 11 et un tiers de 11, il aura $1.67⅔ de sorte que ce que je propose comme le nouveau tarif équivaut à 83 cents par 100 livres dans le tarif différentiel, et à $1.07⅔, dans le tarif général, sur le sucre raffiné.

Je suppose que mon honorable ami désire également savoir quel sera le nouveau tarif sur le sucre brut. Sur le sucre brut, l'ancien tarif différentiel était de cinquante-deux cents et demi et le tarif général de quatre-vingt-trois cents et demi, à 96 degrés, ce qui constituait un traitement de faveur de 31 cents. D'après le nouveau tarif proposé, le tarif différentiel sera quarante cents et trois quarts, à 96 degrés, et le tarif général, de cinquante-sept cents et demi, soit un traitement de faveur de seize cents et trois quarts. On constatera que le traitement de faveur est abaissé, mais comme je l'ai déjà expliqué, ce changement est basé sur le rapport de la commission impériale, et il était aussi rendu nécessaire par l'abrogation du privilège que mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, avait accordé aux raffineurs canadiens, en leur permettant d'importer du sucre brut des pays étrangers, sous l'empire du tarif différentiel, jusqu'à concurrence de 20 p. 100 de leur production annuelle. Pour l'information de l'honorable député d'Halifax, je dirai que la différence dans le tarif différentiel, entre le sucre brut et le sucre raffiné, sous l'empire du nouveau tarif, sera de quarante-deux cents et un quart et de cinquante cents et un sixième, sous l'empire du tarif général. A ce propos, je donnerai lecture d'un extrait de l'exposé budgétaire de l'honorable M. Fielding, en 1906. Après avoir soigneusement expliqué toute la question du tarif sur le sucre, il disait:

> Nous croyons que le tarif sur le sucre, que nous avons adopté il y a quelques années, était éminemment juste. En 1896, le droit sur le sucre raffiné état de $1.14 et sur le sucre brut, de 50 cents par 100 livres, soit une différence de 64 cents par 100 livres, en faveur des raffineurs. Nous avons réduit le droit sur le sucre raffiné à $1 et nous avons maintenu le droit de 50 cents sur le sucre brut, de sorte que la différence en faveur des raffineurs a été réduite à 50 cents. Notre intention, dans toute cette affaire, a été de donner à peu près cet avantage aux raffineurs qui doivent supporter la déperdition et les frais de fabrication.

Après ces explications concernant les changements nécessités par la convention commerciale conclue avec les colonies des Antilles, j'arrive aux quelques changements que nous avons à proposer.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que d'après le nouveau tarif, le privilège d'importer le sucre brut sous l'empire du traitement de faveur est aboli?

M. WHITE: Il est aboli. Nous devrons biffer cet item de notre tarif. Mon très honorable ami se rappellera que cela est devenu nécessaire d'après les termes formels du traité de commerce conclu avec les Antilles et que le Parlement a récemment approuvé. Autrement dit, les représentants de ces colonies désiraient grandement obtenir un marché de préférence au Canada et c'est pour cela que nous avons dû faire disparaître ce droit.

La Chambre n'a pas oublié qu'au cours de l'été, vu la disette du ciment qui se faisait sentir surtout dans l'ouest du Canada, on abaissa temporairement de 50 p. 100 le droit sur le ciment, afin de faire face à un état de choses qui ne se répétera pas souvent, je crois. Cela était, jusqu'à un certain point, le résultat du manque de moyens de transport. En ce qui a trait à cette année, je constate qu'on a multiplié les moyens de transport à un point tel qu'il n'est plus probable qu'on manque à nouveau de ces avantages. En vérité, j'ai obtenu des assurances positives sur ce point. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait possible de faire une diminution dans les droits sur le ciment sans nuire aux industries existantes. Quant à moi, j'aimerais que nos producteurs de ciment fussent en état de fournir tout l'approvisionnement dont notre peuple a besoin. Il va sans dire que s'il s'établit une industrie au Canada, nous préférons encourager ceux qui l'inaugurent et qui, par le fait même, donnent de l'emploi à nos ouvriers et travaillent à la prospérité du pays, que voir importer de l'étranger le produit que nos propres industries mettent sur le marché. Toutefois, si le tarif est trop élevé, il y a toujours danger que les prix ne soient arrêtés au détriment du public. Je ne veux pas laisser entendre qu'il en est ainsi dans le cas du ciment. Le droit sur le ciment est spécifique, 12½ cents par 100 livres. Un baril de ciment pèse 350 livres. D'où il suit que le droit sur un baril de ciment serait de 43¾ cents. Le coût de production du ciment, par suite de méthodes perfectionnées, a été quelque peu abaissé, au cours de ces dernières années.

Tenant compte de ce fait et de celui que le droit est spécifique, nous croyons que, sans nuire à l'industrie canadienne, sans empêcher des compagnies ou particuliers d'établir, par tout le Canada, des fabriques où l'on fera le ciment, nous pouvons opérer un léger abaissement du droit imposé sur cet article. Il s'agit d'un produit d'emploi presque universel.

Le cultivateur en a besoin; il entre dans la construction des bâtiments, dans celle du pavage de nos rues et dans beaucoup d'autres travaux. En 1909, la production du ciment a représenté environ 4,000,000 de barils, chiffre qui a été porté à 7,000,000 de barils, en 1912. Le tarif préférentiel britannique représente 8 cents; le tarif moyen, 11 cents et le tarif général, 10 cents; ce qui revient à dire qu'on a abaissé le droit sur le ciment, par 100 livres, de 12½ à 10 cents, ou de 43¾ à 35 cents, le baril. Le prix moyen du ciment vendu, aux Etats-Unis, est, disons, de $1.10 ou de $1.15, par baril. En certaines saisons, spécialement lorsqu'il y avait un excédent de production, le prix du ciment, aux Etat-Unis, a descendu jusqu'à 70 cents le baril. On m'a informé qu'on se propose d'installer une fabrique considérable de ciment dans l'Ouest du Canada, au cours de l'année prochaine. J'espère qu'il s'en établira un grand nombre d'autres, parce que le Canada possède en abondance la matière première qui entre dans la production du ciment. Il n'existe pas de raison qui nous empêche de produire tout le ciment dont nous avons besoin au Canada.

Un autre item dont je veux parler, ce sont les presses à imprimer et les accessoires de ces presses pour la confection de caractères dont l'essaye est si répandu dans les ateliers d'imprimerie du Canada. Tous nos journaux, petits et grands, s'en servent. Depuis très longtemps, on faisait observer au ministre que ces machines n'étaient pas fabriquées au Canada, et qu'il n'était pas probable qu'elles le fussent jamais. C'est une grande maison des Etats-Unis qui fabrique ces articles et elle a, si je ne me trompe, une agence, à Toronto. En conséquence, je propose que les presses à imprimer et les machines à composer soient mises sur la liste des articles admis en franchise. Je crois que nous admettrons qu'en général, les propriétaires des journaux, au Canada, ne réalisent pas des profits illégitimes, soit au point de vue des capitaux qu'ils ont risqués dans leur entreprise, soit au point de vue de l'intelligence avec laquelle ils conduisent leur entreprise. Nous avouerons également, je pense, qu'il est dans l'intérêt public du Canada que les journaux se rendent dans tous les foyers et cela, au coût le moins élevé possible. Voilà pourquoi cette concession, bien que peu considérable, en somme, sera de nature à abaisser le coût de publication des journaux et qu'elle permettra aux propriétaires de ces journaux d'augmenter les profits, qui, ainsi que je l'ai dit déjà, sont très modérés surtout pour les propriétaires de journaux hebdomadaires.

M. MACLEAN (Halifax:) Quel est le tarif présentement en vigueur?

M WHITE: Il est, préférentiel, de 12½ p. 100; moyen, de 17 p. 100; général, de 20 p. 100.

M. KNOWLES: Quel est le coût moyen d'une machine à composer?

M. WHITE: Ce coût varie et je ne puis, en ce moment, répondre à la question que mon honorable ami me pose.

M. MACLEAN (York-sud): Il varie de $3,000 à $5,000.

M. WHITE: Il est un autre article qu'ont signalé, sans distinction de partis, à mon attention les honorables représentants des divisions rurales. Je crois qu'on trouvera difficilement ici un député d'un comté rural qui n'ait pas directement ou indirectement signalé le fait, soit au département, soit à moi-même, je veux parler des charrues-fossoyeuses à traction. Ce sont des instruments aratoires qu'on ne fabrique pas au Canada et qu'on ne peut s'attendre à voir manufacturer au pays. Ces instruments ont une grande valeur au point de vue de l'égouttement des terres arables. Ce n'est pas trop s'avancer que de dire que ces machines revêtent une grande importance pour le cultivateur. Le ministre de l'Agriculture de la province d'Ontario a plaidé spécialement en faveur de l'abolition du droit sur ces machines et j'ai reçu, au même effet, des lettres des directeurs des collèges d'agriculture du Canada. Conformément à toutes ces représentations et pour l'avantage de la classe agricole du pays, nous proposons—tel que je l'ai dit—l'admission en franchise des charrues-fossoyeuses à traction dont le coût ne dépasse pas $3,000. On m'informe que le plus haut prix catalogué de ces instruments dont les cultivateurs se servent varie de $2,600 à $2,700. Le présent tarif impose un droit de 27½ p. 100.

De plus et outre les articles de moindre importance sur lesquels je n'ai pas besoin d'appeler spécialement l'attention, en ce moment—bien que j'annonce déjà que je lirai la liste qui les contient tous—nous avons l'intention d'inscrire à la liste des articles admis en franchise les appareils scientifiques en verre et autres destinés à des études de laboratoire et les appareils pour des fins de stérilisation, non compris les moulins à laver ou de buanderie, tous les articles mentionnés à cet item, lorsqu'ils sont importés de bonne foi ou sur commande de tout hôpital public.

Les bureaux de direction des hôpitaux nous ont fait observer que l'admission en franchise de ces instruments ne pouvait nuire aux intérêts canadiens, étant donné qu'il n'existe pas, au Canada, de fabrique de ces articles mais que, par contre, l'enlèvement du droit réclamé jusqu'à présent, serait de nature à seconder cette œuvre philanthropique, et nous nous sommes rendus à ces observations, en modifiant notre tarif en la façon que je viens d'indiquer.

Nous avons ajouté un item assez important à la liste des articles admis en franchise. Je veux parler des appareils de sauvetage dans les mines, appareils, dont on se sert, alors qu'il est nécessaire de recourir à la respiration artificielle, en présence d'une atmosphère viciée, pour ramener à la vie des êtres humains.

M. KYTE: Ces articles sont-ils fabriqués au Canada?

M. WHITE: On m'informe que ceux qui sont inclus dans cet item ne sont pas fabriqués au Canada.

J'ai dit un mot des principaux articles; il en est d'autres d'une importance moindre et que je n'entends pas expliquer en détail. Mais je donne avis que lorsque la Chambre se formera en comité des subsides, je proposerai la résolution suivante:

1. Décide qu'il y a lieu de modifier l'annexe A du tarif des douanes, 1907, tel que modifié par le chapitre 10 des Statuts de 1909, par le chapitre 16 des Statuts de 1910, et par décrets du conseil,—en en retranchant les item tarifaires 20, 21, 22, 23, 39a, 77, 101, 109, 110, 111, 112, 113, 134, 135, 135a, 135b, 135c, 137a, 141, 152, 153, 263, 264, 290, 441 et 535,—les diverses énumérations d'articles respectivement, et les différents taux des droits, s'il s'en trouve en regard de chacun desdits item,—et de décréter que les item, énumérations et taux de droits qui suivent soient insérés dans ladite annexe A:—

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
20	Pâte ou "liqueur" de cacao et pâte ou "liqueur" de chocolat, non sucrée, en blocs ou gâteaux.....par livre	3½ centins.	4 centins.	4 centins.
20a	Beurre fabriqué avec l'amende du cacao..... "	1½ centin.	2 centins.	2 centins.
21	Pâte ou "liqueur" de cacao et pâte ou "liqueur" de chocolat, sucrée, en blocs ou gâteaux d'au moins deux livres de pesanteur .....par livre.	3½ centins.	4 centins.	4 centins.
22	Préparations de cacao ou de chocolat en poudre.....	20 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
23	Préparations de cacao ou de chocolat, n.a.p., et confiseries recouvertes de ou contenant du chocolat, le poids de l'enveloppe et du carton devant être compris dans le poids soumis au droit..... par livre. et	½ centin. 22½ p.c.	½ centin. 35 p.c.	½ centin. 35 p.c.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
39a	Farine de riz, de sagou, de cassave, de tapioca et riz moulu.....par livre.	¾ centin.	1 centin.	1 centin.
39b	Arrowroot.....par livre.	½ centin.	1 centin.	1 centin.
63a	Son de riz.....	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
69a	Nourriture des bestiaux contenant de la mélasse.....	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
77	Fèves, savoir:—Fèves de Tonka et de vanille à l'état naturel; caroubes; caroubes moulues.....	En franchise	En franchise	En franchise
77a	Fèves de cacao, non torréfiées, broyées ou moulues.....	En franchise	75 centins.	75 centins.
101	Oranges, pamplemousses et citrons.....	En franchise	En franchise	En franchise
101*a*	Limons.....	En franchise	10 p.c.	10 p.c.
109	Amandes de toutes sortes, n.a.p., y compris pistaches de terre écalées.....par livre	1 centin.	2 centins.	2 centins.
110	Noix de coco, n.a.p.....le cent.	25 centins.	75 centins.	75 centins.
111	Noix de coco, quand elles sont importées du pays de production par navire se rendant directement dans un port canadien.....le cent	En franchise	50 centins.	50 centins.
113	Noix de coco desséchées, sucrées ou non.....la livre	2 centins.	4 centins.	4 centins.
113*a*	Copra, ou amande de coco brisé, non hachées, desséchées ou préparées en quelque manière.....la livre	En franchise	¾ centin.	¾ centin.
134	Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, accusant au polariscope au plus quatre-vingt-huit degrés.....par cent livres	72 centins.	93 centins.	93 centins.
	Et pour chaque degré additionnel en plus de quatre-vingt-huit degrés.....par cent livres	1 centin.	1⅓ centin.	1⅓ centin.
	Sauf que les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et que les fractions de plus de cinq dixièmes seront imposables sur le pied d'un degré.....			
	Sauf que le sucre raffiné aura droit d'entrer sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, sur preuve satisfaisante, donnée au ministre des Douanes que ce sucre raffiné a été fabriqué en entier du sucre brut produit dans les colonies et possessions britanniques et non autrement.			
135	Sucre n.a.p., non au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, égouts de sucre ou pcmpages égouttés durant le transit, melado ou melado concentré, fonds de cuves et concrétions, et mélasses accusant au polariscope plus de cinquante-six degrés, et non au-dessus de soixante et quinze degrés.....par cent livres.	25 centins.	31¼ centins.	31¼ centins
	Et pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante et quinze degrés.....par cent livres.	¾ centin.	1¾ centin.	1¼ centin.
	Sauf que les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et que les fractions de plus de cinq dixièmes seront imposables sur le pied d'un degré.....			
	Sauf que tout sucre brut, y compris le sucre spécifié dans cet item, et étant le produit d'une colonie ou d'une possession britannique, entrera sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, lorsqu'il sera importé directement d'une colonie ou possession britannique, en Canada.....			
	Sauf que le sucre importé sous cet item ne sera pas sujet à un droit spécial.....			
135*a*	Sucre brut tel que décrit au numéro 135 du tarif, lorsqu'il est importé pour être raffiné en Canada par des raffineurs de sucre canadiens, jusqu'à concurrence de la quantité de sucre raffiné durant les années civiles 1912 et 1913 par ces raffineurs du sucre de betterave canadienne produit en Canada, sous l'empire de règlements établis par le ministre des Douanes, les cent livres, accusant au polariscope au plus soixante et quinze degrés.....	25 centins.	25 centins.	25 centins.
	Et les cents livres, pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante et quinze degrés.....	¾ centin.	¾ centin.	¾ centin.
	Sauf que le sucre importé sous cet item ne sera pas sujet à un droit spécial. Cet item devant prendre fin au 31 décembre 1914.			

M. WHITE (Leeds).

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
136	Mélasse produite de la canne à sucre, accusant au polariscope moins de trente-cinq degrés, mais pas moins de vingt degrés, le gallon	En franchise	1½ centin.	1½ centin.
140*a*	Canne à eucre hachée	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
141	Sucre candi et confiseries, n. a. p., y compris les gommes sucrées, les écorces candies et le maïs crevé, fruits candis, noix candies, poudres à donner du goût, poudres à custards, poudres à gelée, confitures, pains sucrés, gâteaux, pâtés, puddings et tous autres confiseries contenant du sucre	22½ p.c.	35 p.c.	35 p.c.
152	Jus de limon, sirops de fruits et jus de fruit, n. a. p.	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
152*a*	Papaïne	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
153	Jus de limon, brut et concentré, non raffiné, le gallon	En franchise	5 centins.	5 centins.
180*a*	Photographies envoyées à la presse, pour servir seulement comme gravures de revues, sous l'empire de règlements faits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
205*a*	Racine de manioc, non moulue	En franchise	En franchise	En franchise
264	Huiles essentielles, n.a.p., y compris huile de laurier, extrait de limons et huile de menthe poivrée	5 p.c.	7½ p.c.	7½ p.c.
276*a*	Huile de graine de coton, n.a.p.	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
277*a*	Huile de noix de coco, n.a.p.	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
290	Ciment, ciment de Portland, et ciment hydraulique ou chaux hydraulique, en barils, sacs ou barriques, le poids du colis à être inclus dans le poids imposable, les cent livres	7 centins.	10 centins.	10 centins.
441	Machines à fondre les caractères et à composer et leurs pièces propres à servir dans les ateliers d'imprimerie	En franchise	En franchise	En franchise
447*a*	Locomobiles de traction (non des charrues) pour le creusage des fossés propres à la préparation des rigoles pour tuyaux de drainage agricole, évaluées au détail à pas plus de trois mille dollars chacune	En franchise	En franchise	En franchise
466*a*	Appareils en verre et autres appareils scientifiques pour travaux de laboratoire dans les hôpitaux publics, aussi appareils de stérilisation, non compris les laveuses ou machines de buanderie (tous les articles dans cet item ayant été importés de bonne foi pour l'usage et par l'ordre d'un hôpital public)	En franchise	En franchise	En franchise
535	Fil à coudre en écheveaux	7½ p.c.	10 p.c.	10 p.c.
584*a*	Asphalte, non solide	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
616*a*	Balata, à l'état naturel, non fabriqué	En franchise	En franchise	En franchise
664*a*	Composés de nitrate préparés pour être utilisés dans la manufacture d'explosifs	En franchise	En franchise	En franchise
680*a*	Eponges, de production marine	12½ p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
689*a*	Appareils de sauvetage pour les mineurs, à être utilisés dans les cas d'urgence dans les mines, alors qu'il est nécessaire de recourir à la respiration artificielle en présence de gaz vénéneux, et appareils de résurrection automatique pour respiration artificielle, pour aider à conserver la vie humaine	En franchise	En franchise	En franchise

2. Décide qu'il y a lieu de prescrire que les dispositions des résolutions qui précèdent seront censées être entrées en vigueur le treizième jour de mai mil neuf cent treize, et s'appliquer ou s'être appliquées à toutes les marchandises mentionnées dans les résolutions qui précèdent, importées ou retirées de l'entrepôt pour la consommation à cette date ou subséquemment, et s'être appliquées également aux marchandises de cette description importées antérieurement et pour lesquelles il n'y a pas eu de demande de libération d'entrepôt inscrite avant cette date, pour la consommation.

M. WHITE: L'item 135a est celui qui a rapport à la manufacture du sucre de betterave, en vertu duquel les raffineurs de sucre de betterave canadiens ont le privilège jusqu'au 31 décembre 1914 d'importer du sucre brut jusqu'à un montant égal à leur production. La convention spécifie que lorsque cet item prendra fin le 31 décembre 1914, il ne sera pas renouvelé.

M. MACLEAN (York-sud): Je crois que l'honorable ministre a dit qu'il y aurait une très légère réduction dans le coût du sucre en faveur du consommateur. Peut-il indiquer de quelle fraction de cent sera cette réduction?

M. WHITE: Le revenu sur le sucre brut sera diminué, par la convention avec les Antilles, jusqu'à concurrence d'environ $600,000.

M. MACLEAN: Cela profitera-t-il au consommateur?

M. WHITE: Les bénéfices, je crois, iront aux consommateurs. Je pense qu'il y aura une légère réduction dans le prix du sucre. Comme je l'ai fait remarquer au commencement de mon discours, cette année sera une année d'assez grandes dépenses, et par conséquent nous ne sommes pas en mesure de réduire le revenu d'une façon substantielle. Si la convention avec les Antilles n'eût pas été conclue, il n'y aurait eu aucun changement. Mais dans la mise à exécution de cette convention, on s'attend qu'il y ait une perte de revenu, et le bénéfice de cette perte ira, je crois, au consommateur canadien.

M. MACLEAN (Halifax): Combien a-t-il été importé de sucre brut sous le régime de l'article 137b?

M. WHITE: Je crains de ne pas avoir les chiffres quant à cela.

M OLIVER: Est-ce que je dois comprendre que la préférence existant en faveur du sucre brut des Antilles, et dont les raffineurs du Canada profitaient, est abolie ?

M. WHITE: Nous abaissons la préférence sur le sucre brut de 31 cents à 16¾ cents.

M. OLIVER: C'est-à-dire sur le sucre brut des Antilles ?

M. WHITE: Oui.

M. OLIVER: L'importation du sucre brut que les raffineurs canadiens pouvaient faire venir de l'étranger sous le régime du tarif de préférence ne sera plus permise, n'est-ce pas?

M. WHITE: Nous avons supprimé le privilège accordé autrefois aux raffineurs de sucre d'importer le sucre brut sous le régime du tarif britannique de préférence jusqu'à concurrence d'un cinquième de leur production.

M. OLIVER: Quelle sera la préférence des droits sur le sucre raffiné?

M. WHITE: Sous le tarif actuel que nous nous proposons de modifier, le droit est de 41½ cents.

M. OLIVER: Je veux savoir quelle est la préférence entre le droit actuel sur le sucre raffiné et le droit qui sera imposé par les modifications projetées.

M. WHITE: Le droit sur le sucre raffiné de la qualité réglementaire, accusant 99 degrés au polariscope est de 83 cents, en vertu du tarif préférentiel et le droit général est de $1.24½ par cent livres. Avec les nouveaux taux, le tarif préférentiel demeure le même—et le droit général est de $1.07⅜. Lors de la convention de l'an dernier, il a été entendu que la préférence britannique de 31 cents serait diminuée, comme le suggérait la commission royale, et qu'il faudrait remanier le tarif à cause de la suppression du privilège des 20 p. 100 accordé autrefois à nos raffineurs. Par conséquent, la suppression du privilège des 20 p. 100 que mes prédécesseurs avaient accordé aux raffineurs canadiens est la cause du remaniement que nous nous proposons de faire subir au tarif.

M. NESBITT: Votre diminution est relativement plus forte que 20 p. 100, n'est-ce pas?

M. WHITE: On ne peut pas en juger à ce point de vue-là, il faut tenir compte de la valeur du privilège des 20 p. 100 qui a été accordé aux raffineurs de sucre du Canada. Dans ce but, nous avons fixé les droits que j'ai indiqués sur le sucre brut et le sucre raffiné, comme étant le meilleur moyen de rendre justice à tous les intéressés.

M. MACLEAN (York-sud): Il ne convient peut-être pas de discuter la question en prévision d'éventualités, mais il est probable qu'avant le 1er septembre de l'année courante, il se produira aux Etats-Unis une perturbation dans l'industrie du sucre. Cette perturbation entraînera-t-elle un changement de programme relativement au sucre?

M. WHITE: Je préfère attendre que les changements aient lieu et ne pas discuter la question, si ce n'est pour dire que notre convention avec les Antilles anglaises leur accorde une préférence sur le sucre étranger. Autrement dit, nous pouvons établir les droits que nous voulons à l'égard des pays étrangers, pourvu que nous observions les stipulations de cette convention et que nous maintenions la préférence que nous avons accordée aux colonies des Antilles. Je ne sais pas si j'ai complètement répondu à la question de mon honorable ami, mais je crois que c'est la seule réponse que je puisse lui donner à l'heure qu'il est, vu que je ne voudrais pas exprimer d'opinions sans savoir exactement quel est son objet ou quelle est la situation dont il parle.

M. NESBITT: Pourquoi le ministre fixe-t-il à trois mille dollars le prix des machines à fossoyer?

M. WHITE: Il y a d'autres machines dont on se sert pour le dragage et autres fins semblables, indépendamment de la culture. Informations prises, nous avons constaté que la somme de $2.600 à $2,700 est la plus élevée que les cultivateurs paient pour des machines à fossoyer et nous avons voulu prévoir le cas des cultivateurs.

M. NESBITT: Vous n'ignorez pas que dans Ontario, par exemple, il est d'usage

que les batteuses soient transportées ici et là et fassent le battage pour différentes personnes à tant par boisseau ou par jour. Ces machines à fossoyer sont employées de la même manière.

M. MACLEAN (York-sud): Mais c'est une machine à fossoyer différente.

M. WHITE: Je sais que les machines qu'on emploie de cette manière coûtent $2,500 à $2,600.

M. NESBITT: Un peu plus.

M. WILCOX: Non, $2,200.

M. WHITE: Mon département et le département des Douanes ont obtenu des renseignements précis sur ce point, et l'on me dit que cette somme suffit à payer le coût des machines nécessaires.

Je désire parler d'un item qui nécessite des explications, l'item 535 du tarif actuel:

Fil de coton à coudre en écheveaux.

Les droits actuels sur cet article sont de 10 p. 100, 12½ p. 100 et 15 p. 100. L'item 532 déclare que le fil n° 40 ou plus fin est admis en franchise. A certains ports d'entrée, s'est établie la coutume de prélever ces droits sur le fil n° 40 ou plus fin. Dans d'autres ports, on l'a classé comme fil et on a prélevé 10 p. 100, 12½ p. 100 et 15 p. 100.

Autrement dit, la pratique a été différente à cause de la difficulté du classement. Il y a dans la ville de Montréal des fabricants qui manufacturent du fil, et il y a à Toronto, à Hamilton et ailleurs, de petits fabricants qui importent ce fil tors n° 40 ou plus fin qui, lorsqu'il est tors, est incontestablement du fil et devrait tomber sous le coup de l'item 535. Ces fabricants l'importent en franchise, l'encollent, le bobinent et le vendent.

L'an dernier, l'attention du département des Douanes a été attirée sur cette pratique et le département a décidé que le fil du genre de celui que j'ai mentionnée, n° 40 et plus fin et tors, est inconstestablement du fil. Il s'ensuit que, depuis le mois de février dernier, le département des Douanes a rendu uniforme l'usage de prélever des droits de 10 p. 100, 12½ p. 100 et 15 p. 100 sur le fil de coton à coudre en écheveaux, aux termes de l'article 535 du tarif. Tous les fabricants qui obtiennent ce fil comme matière première, et l'encollent, le bobinent et le vendent, se plaignent du changement, et après avoir étudié la question avec soin, nous avons décidé, en tenant compte de toute la situation, qu'il vaudrait mieux diminuer les droits que mentionne l'item 535.

M. MACLEAN (York-sud): Cela nuit-il au grand monopole du fil qui contrôle cette industrie dans tout l'univers? Les fabricants canadiens se sont plaints de la conduite arbitraire de ce monopole.

M. WHITE: Je crois que la compagnie dont parle mon honorable ami se plaindra de cet abaissement du tarif. A l'heure qu'il est, le département des Douanes prélève 10 p. 100, 12½ p. 100 et 15 p. 100 sur le fil n° 40 ou plus fin, parce qu'il a été décidé que c'était du fil. C'est incontestablement du fil. En rendant uniforme l'usage du département, on a, comme je l'ai dit, imposé ces droits sur le fil tors qui est la matière première importée par certains fabricants de Toronto, d'Hamilton et d'ailleurs, qui importent le fil et le bobinent. Nous avons abaissé les droits à 7½ p. 100 et à 10 p. 100, parce que c'était le meilleur moyen de trancher la situation.

M. SINCLAIR: L'an dernier, au cours d'une discussion, on a fait observer au ministre que la ficelle de coton et le merlin non tanné servant à la fabrication des casiers de homards étaient frappés d'un impôt, et qu'on ne s'était pas proposé d'imposer la ficelle pour les fins de la pêche. Le ministre a dit qu'il étudierait la question pendant les vacances parlementaires. En a-t-il tenu compte en remaniant le tarif?

M. WHITE: Je crois que mon département en a tenu compte, mais je ne puis pas me rappeler les détails en ce moment. L'honorable député pourra discuter cela avec le sous-ministre du département des Douanes.

Il y a un autre sujet que je désire traiter. Aux termes de la loi actuelle, l'Etat paye une prime de 75 cents par 100 livres sur le plomb contenu dans les minerais de plomb extraits au Canada, et je ferai un bref historique de la législation ayant trait à cette question. Celle-ci a peu d'importance étant donné le montant en jeu, mais elle a une grande importance pour l'industrie du plomb de la Colombie-Anglaise. Une loi adoptée en 1903, décrétait qu'il serait payé 75 cents par 100 livres sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne, pourvu que (a) il ne fût pas payé plus de $500,000 pour un même exercice; (b) et que lorsque le prix du plomb en saumons, à Londres, excéderait 12 livres 10 schillings sterling la tonne de 2,240 livres, cette prime subît une réduction égale à l'écart en sus.

Le paiement des primes devait prendre fin le 30 de juin 1908. Il pouvait donc se faire pendant 5 ans, et la plus forte somme à payer aurait été de $2,500,000. Le chapitre 43 des statuts de 1908 déclarait que, de ces $2,500,000, il restait au 30 juin 1908 une somme non payée d'environ $1,788,078. Mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, déposa un projet de loi tendant à permettre le paiement des primes pendant cinq années de plus, soit jusqu'au 30 de juin 1913. Toutefois, il fut stipulé que le prix courant à Londres, dont dépendrait le paiement des primes, serait porté à 14 li-

vres 10 schillings sterling la tonne, et il fut décrété de plus que seulement ce qui restait des $2,500,000 pourrait être payé, de sorte que le ministre n'augmentait pas la somme consacrée au paiement des primes, ni l'aide accordée à cette industrie. Il prolongeait seulement le délai pendant lequel on pourrait profiter des primes.

Ayant étudié la question à fond, nous avons été d'avis qu'il était de l'intérêt du Canada, et notamment de la Colombie-Anglaise, de prolonger ce délai pendant 5 années de plus, sans dépasser la somme mentionnée, à savoir, $2,500,000, et de maintenir pour ainsi dire les mêmes conditions qui existent actuellement jusqu'à la fin de la période dont j'ai parlé. Aux termes des lois de 1903 et de 1908 nous avons dépensé $1,817,708.06 jusqu'au 31 mars 1913 et nous dépenserons probablement $32,391.94 de plus jusqu'au 30 juin 1913. Cela laissera une somme disponible de $600,000 le premier juillet 1913 sur un total de $2,450,000. Je dis $2,450,000 parce que, aux termes du chapitre 37 des statuts de 1910, le Gouvernement pouvait employer $50,000 pour faire une enquête sur les modes de fabrication du zinc au Canada.

Pendant l'exercice qui a pris fin le 31 mars 1913, voici quel a été le paiement des primes sur les minerais plombifères:

Dans la Colombie-Anglaise..	$66,551 77
A Kingston (Ont.)..	1,513 16
Total..	$68,064 93

Une petite quantité de minerai extrait dans la Colombie-Anglaise a été fondue au haut fourneau de la North American Company, Kingston, Ontario. Cette compagnie possède une mine à 18 milles de Kingston, Ontario, mais elle n'a encore fondu aucun minerai de cette mine, car le chemin de fer qui y conduit n'est pas encore terminé.

Le plomb en gueuse valait le 31 mars dernier £16 7s. 6d. la tonne, ce qui représente une prime de 24.4 cents par 100 livres de minerai extrait au Canada.

Le London Economist du 26 avril 1913 donne le prix à Londres comme étant de £18 0s. 0d. Lorsque le prix dépasse £17 8s. 9d. par tonne de 2,240 livres, aucune prime n'est payée.

PLOMB RAFFINE PRODUIT AU CANADA.

Voilà un tableau du plomb raffiné produit dans le Canada depuis 1904 à 1912:

1904..	7,519,440
1905..	18,804,509
1906..	20,471,314
1907..	26,607,461
1908..	36,549,274
1909..	41,883,614
1910..	32,879,508
1911..	23,784,969
1912..	35,763,476

M. WHITE (Leeds).

La Chambre constatera que le paiement de primes sur le plomb a eu un effet salutaire et bienfaisant sur la production du plomb au Canada. Je désire faire remarquer que ce n'est pas une prime nouvelle mais un prolongement du temps pendant lequel les producteurs de plomb pourront bénéficier de la prime.

J'arrive maintenant à la fin de cet exposé que je crains beaucoup avoir été long et ennuyeux. Je dois remercier de nouveau mon très honorable ami le chef de l'opposition et mon honorable ami le député d'Halifax d'avoir si bienveillamment et si généreusement consenti à me laisser faire l'exposé budgétaire sans en avoir donné l'avis habituel du jour où je le ferais. J'ai déjà donné la raison qui m'a obligé à me départir de la règle ordinaire, et cette raison est bonne. Mon honorable ami d'Halifax ne désirera peut-être pas parler immédiatement vu qu'il n'a pas été averti et qu'il n'a pas vu avant ce soir les chiffres que j'ai donnés. Nous voulons bien nous rendre à ce désir ou adopter tout autre jour qui conviendra à l'opposition pour continuer le débat sur le budget. En terminant, je remercierai la Chambre pour la patience, la courtoisie et l'attention avec lesquelles elle m'a écouté.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Je suis certain que l'honorable ministre des Finances a les sympathies de cette Chambre dans le malheur qui le force à partir ce soir d'Ottawa, et qui l'a obligé à prononcer son exposé budgétaire un peu plus tôt qu'il ne l'aurait voulu. De ce côté-ci de la Chambre nous sommes peu préparés à continuer le débat aujourd'hui, et conformément à l'entente intervenue entre le premier ministre et le chef de l'opposition, je proposerai le renvoi du débat qui pourra être repris à une date qui sera fixée de consentement mutuel, et qui dépendra, je suppose, du jour auquel l'honorable ministre des Finances pourra revenir dans cette Chambre.

M. WHITE: Je m'entendrai avec mon honorable ami sur un jour convenable. En attendant, je désire déposer sur le bureau de la Chambre avis de la loi concernant les primes sur le minerai de plomb.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

DISCUSSION DU BILL (N° 185) AMENDANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 185) tendant à modifier la loi des chemins de fer de l'Etat déposé par M. Cochrane, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Sur l'article 1er—(acquisition de chemins de fer et construction.)

M. MACLEAN (York-sud): Quand le ministre des Chemins de fer se propose-t-il de prolonger le chemin de fer intercolonial jusque dans la province d'Ontario? Cette province a contribué pour une très large part à la construction de l'Intercolonial, et un très grand nombre d'habitants de cette province d'Ontario et des autres parties du Canada aimeraient à voir l'Intercolonial entrer non seulement dans Ontario, mais aussi dans l'Ouest. Je crois qu'il serait dans l'intérêt public, et que ce serait un moyen de placer l'Intercolonial sur un meilleur pied, si l'on pouvait le prolonger dans la province d'Ontario jusqu'à la baie Georgienne, la rivière Niagara et la rivière Détroit. Je crois que ce prolongement aurait pour effet de modifier les tarifs actuels des chemins de fer dans Ontario, et que l'Intercolonial lui-même en retirerait plus de profit; cela lui donnerait certainement plus de force pour régulariser les tarifs d'une façon générale.

M. COCHRANE: Il y a entre le chemin de fer du Grand-Tronc et l'Intercolonial une convention pour l'échange du trafic de l'Est et de l'Ouest, et il faut donner six mois d'avis pour mettre fin à cette convention. Le département s'occupe présentement d'obtenir pour l'Intercolonial des droits de circulation ou un échange de trafic avec les autres chemins de fer.

M. PUGSLEY: Le ministre croit-il qu'il est juste de demander l'autorisation de construire des lignes de chemin de fer de 25 milles de longueur chacune? C'est un pouvoir un peu grand à donner à un ministre sans qu'il soit obligé de venir demander l'autorisation du Gouvernement vu que ces lignes de 25 milles pourraient bien nécessiter une dépense d'un million de dollars chacune. Je ne veux pas empêcher en aucune façon l'adoption de ce bill, mais je crois que le ministre pourrait très bien limiter sa demande à dix milles. Lorsqu'il sera nécessaire de construire des embranchements de 25 milles, le ministre aura tout le temps voulu pour venir demander un crédit au Parlement. Je crois que si le ministre limitait sa demande à dix milles il n'y aurait aucune objection.

M. COCHRANE: Il n'y a pas de différence dans le principe.

M. PUGSLEY: Dans ce cas-là, pourquoi ne pas mettre cent milles? La loi de l'Intercolonial donne présentement au ministre le droit de construire cinq milles de chemin. Si vous doublez ce chiffre je crois que ce sera suffisant.

M. BORDEN: Je ne m'y entends pas suffisamment pour exprimer une opinion sur cette question. C'est au ministre à dire quels sont les besoins qui peuvent surgir.

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'il y ait une grande différence entre dix milles et vingt-cinq milles; le principe est certainement le même. Le besoin cependant de construire vingt-cinq milles ne se présentera pas très souvent.

M. PUGSLEY: Essayez toujours dix milles.

M. COCHRANE: Mettons vingt milles, comme compromis.

M. EMMERSON: Le ministre a-t-il en vue quelque ligne de vingt milles de longueur? Je comprends qu'il peut arriver quelquefois qu'il soit désirable de construire un embranchement, mais je crois que le principe de donner au ministère des chemins de fer le pouvoir de construire vingt milles de chemin va trop loin. Je n'ai aucune objection à ce que le ministre ait des pouvoirs assez amples et assez complets pour lui permettre d'étendre l'influence du chemin de fer intercolonial, et je ne voudrais pas lui refuser les pouvoirs de mettre à effet cette politique, mais il me semble que le droit de construire vingt milles dépasse les besoins ordinaires. S'il était nécessaire de construire une ligne de vingt milles de longueur, le ministre pourrait commencer par en construire dix, et plus tard il demanderait au Parlement le droit de dépenser plus d'argent. Je ne crois pas que mon honorable ami restera toujours ministre des chemins de fer, et je parle au point de vue du pouvoir considérable à donner à celui qui sera plus tard à la tête de ce ministère. Je crois que dix milles suffiraient certainement pour faire face à tous les besoins, et permettre au ministre d'exécuter tout projet qu'il jugerait nécessaire.

M. COCHRANE: Je n'ai aucune ligne particulière en vue dans le moment, mais j'ai pensé que si quelques-unes de ces lignes étaient prolongées elles pourraient être exploitées avec plus d'avantages. Tel était mon but en demandant plus que cinq ou six milles. Il n'y a pas grand différence entre dix et vingt milles.

M. MACLEAN (York-sud): Dix milles ne serait pas grand'chose pour Saint-Jean.

M. COCHRANE: Mettons vingt milles.

M. McKENZIE: Cette idée de 25 milles me paraît avoir une grande signification, et je ne voudrais pas que l'on diminuât ce chiffre. Il convient très bien pour le comté de Victoria. J'ai pensé que le ministre avait particulièrement ce comté en vue.

(L'article est adopté.)

M. EMMERSON: Si c'est l'intention du ministre de maintenir en fonctions le bureau actuel d'administration des chemins de

fer de l'Etat, quels membres de ce bureau conservera-t-il?

M. COCHRANE: Je crois que j'ai répondu à cette question dans la réponse que j'ai donnée aujourd'hui à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux).

M. LEMIEUX: Pour quelle raison deux des commissaires, le deuxième et le troisième, sont-ils renvoyés. Je comprends que M. Caron ne sera plus membre du bureau.

M. COCHRANE: Nous n'en gardons que deux sur les cinq.

M. EMMERSON: Je comprends que M. Pottinger doit prendre sa retraite en vertu de la loi des pensions ou de la loi de la caisse de prévoyance. Je crois qu'il relève de la loi des pensions.

M. COCHRANE: M. Pottinger se retire avec une pension d'environ $4,900, en vertu de la loi des pensions.

M. EMMERSON: Je regrette beaucoup qu'il se retire parce qu'il faisait un excellent travail pour le chemin de fer. J'ai souvent pensé qu'il en connaissait beaucoup plus long au sujet de l'Intercolonial que peut-être aucune autre personne au Canada.

M. COCHRANE: Il devrait. On me dit qu'il y a cinquante ans qu'il s'occupe de l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Il y a très longtemps. C'est un serviteur public fidèle qui s'est efforcé de servir les intérêts de l'Etat sans crainte ni faveur pour personne.

M. LEMIEUX: Je crois savoir qu'à l'exception de MM. Brady et Tiffin, les autres commissaires ont été remerciés de leurs services.

M. COCHRANE: En effet.

M. LEMIEUX: Je regrette beaucoup la destitution de M. Caron qui est bien connu des membres de cette Chambre. Il passait pour être un excellent commissaire surtout dans cette partie du pays où l'on parle français. Il était particulièrement chargé des réclamations dans la province de Québec.

M. EMMERSON: L'honorable ministre peut-il dire quels sont les appointements de ces fonctionnaires? Je crois savoir que M. Gutélius recevra $20,000 par année.

M. COCHRANE: Oui.

M. EMMERSON: Quels sont les appointements de MM. Brady et Tiffin, depuis que ces changements ont été faits?

M. COCHRANE: Rien n'a été changé dans les appointements. Il faut d'abord que M. Gutélius se rende sur les lieux et étudie la situation.

M. EMMERSON: M. Brady reçoit actuellement $7,000, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: $6,000. M. Pottinger touchait $7,000 et les autres commissaires $6,000.

M. LEMIEUX: Des plaintes ont-elles été faites contre M. Caron?

M. COCHRANE: Non. La commission a été dissoute.

M. CHISHOLM: Je crois que M. Caron était le conseiller légal de la commission. Maintenant qu'il a été remercié de ses services, le département se propose-t-il d'en nommer un autre à sa place?

M. COCHRANE: Je ne sais pas si la chose sera nécessaire ou non. Si un conseiller légal est nécessaire, nous en nommerons un. Cette question n'est pas encore réglée.

Sir WILFRID LAURIER: On n'y a pas songé d'avance.

M. COCHRANE: Non, car le gérant général ne peut pas donner une opinion consciencieuse avant d'avoir visité tout le réseau et avoir pris une décision.

M. LEMIEUX: Si aucune plainte n'a été faite contre M. Caron et si l'honorable ministre a l'intention de nommer un conseiller légal, il devrait tenir compte de l'injustice commise envers M. Caron, qui est un homme distingué. Il a occupé un siège dans cette Chambre pendant plusieurs années ; il portait beaucoup d'intérêt à l'Intercolonial; il a quitté la ville d'Ottawa où il avait un bureau très achalandé, pour aller s'établir à Moncton. Tous ceux qui l'on approché savent que c'était un excellent fonctionnaire, faisant honneur au département. Si l'honorable ministre songe à s'assurer les services d'un avocat, je lui conseillerais de bien réfléchir avant de destituer M. Caron qui peut, mieux que tout autre, servir les intérêts de l'Intercolonial dans cette partie du pays où la population parle français.

Le département reçoit beaucoup de réclamations du comté de Bonaventure et de certains comtés du nord du Nouveau-Brunswick, où la population parle exclusivement le français. M. Caron avait toutes les qualités requises pour régler les différends entre les cultivateurs et l'Intercolonial.

(Il est fait rapport du bill.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION AMENDANT LA LOI DES INSPECTIONS ET DE LA VENTE.

Sur la motion de l'honorable Martin Burrell (ministre de l'Agriculture), la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

Qu'il y a lieu de modifier la loi des inspections et de la vente, chapitre 85 des statuts revisés de 1906, et de prescrire: (1) Que le Gouverneur en conseil, par voie de règlement, pourra prescrire les variétés de fruits importés, dont les contenants doivent être étampés au fer ou marqués; les étampes au fer ou marques à employer à cette fin; le mode et le lieu de l'inspection et de la marque des colis; (2) Que tous colis de fruits non étampés au fer ou marqués en conformité des dits règlements seront confisqués; et (3) Que toute contravention à ces règlements sera passible d'une amende d'au plus $50 et les frais.

(Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. BURRELL: Cet amendement concerne l'inspection des fruits dans le Nord-Ouest de même que dans tout le pays. Il est rédigé de manière à mettre tout le monde, le producteur canadien comme son concurrent étranger, sur un pied d'égalité. Lorsque cette loi fut votée en premier lieu, elle visait surtout le commerce d'exportation dans la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces qui exportent des fruits. Ce n'est que depuis quelques années qu'une formidable concurrence, nous est venue des pays étrangers et elle a été toute particulièrement vive l'an dernier et l'année précédente. C'est assez récemment qu'on s'est aperçu qu'il y avait des lacunes dans la loi, vu qu'il y a des doutes sur la question de savoir si nous avons le pouvoir d'appliquer aux importateurs les dispositions de la loi concernant la marque des fruits.

Cette résolution et le projet de loi qui suivra ont en conséquence pour objet d'autoriser le ministère à mettre tout le monde sur le même pied relativement à la marque des fruits. Je désirerais faire observer au comité que, depuis une couple d'années, il est entré un peu partout dans le pays, non seulement dans les provinces des prairies, mais aussi dans celles de la Colombie-Anglaise et d'Ontario, par des voies américaines, une énorme quantité de fruits non classés ni marqués comme le veut notre loi. Le producteur canadien, rigoureusement tenu de se conformer aux exigences de cette loi, a à soutenir une concurrence où il ne se trouve pas sur un pied d'absolue égalité, et c'est pourquoi le présent amendement autorise le ministère à traiter les fruits du dehors comme ceux du dedans et fait disparaître un doute qui existait sur le droit d'agir à l'égard des fruits importés de la même manière qu'à l'égard des nôtres.

M. KNOWLES: J'aimerais à savoir du ministre si cette modification à la loi est faite en réponse à la demande qui lui a été adressée il y a une couple de mois par une délégation des producteurs de fruits.

M. BURRELL: Cet amendement répond à un besoin qui de plus en plus se fait sentir depuis plusieurs années. Peut-être l'honorable député sait-il que la culture des fruits fait mon occupation particulière, et je connais assez bien par conséquent les conditions de cette culture tant dans l'Est que dans l'Ouest. Au cours des trois ou quatre dernières années l'on ne cesse de demander que la loi relative à la marque des fruits soit modifiée de façon à mettre tout le monde sur le même pied de parfaite égalité. Il est venu cette année sur notre marché une surabondance anormale de fruits que nous ont envoyés les états de l'Ouest, et la situation est devenue quelque peu difficile. Non seulement nous a-t-il été adressé un très grand nombre de résolutions de toutes les parties du pays, mais une enquête a été ouverte par le comité de l'agriculture sur cette question, enquête au cours de laquelle ont rendu témoignage des gens de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise, qui sont, comme on le sait, les trois provinces où la culture des fruits se fait le plus en grand, et je crois être dans les bornes de la vérité en disant que tous les témoins se sont accordés pour émettre la même opinion. Bien que dans un sens il soit vrai que cette mesure législative est une suite des témoignages rendus devant le comité par les diverses délégations venues à Ottawa cette année, il est vrai aussi qu'elle est la conséquence d'un grand nombre de requêtes faites au cours des trois ou quatre dernières années.

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): J'avais pour poser cette question au ministre de raisonnables motifs de croire que des représentants de l'industrie fruitière déjà protégée par le tarif lui avaient rendu visite et l'avaient sollicité de frapper les fruits d'un droit additionnel, ce qu'il n'a pas osé faire, redoutant les récriminations des provinces des prairies. N'ayant pu réussir quant à cela, les horticulteurs de la Colombie-Anglaise ont demandé au ministre de se faire au moins autoriser à établir des règlements propres à entraver dans une large mesure l'entrée au Canada des fruits américains. Je ne m'y opposerais point si l'intérêt général du pays l'exigeait; mais, à moins de quelque autre renseignement sur la matière, je proteste contre l'autorisation recherchée, et je le fais à titre de représentant d'une population qui consomme et achète les fruits. C'est là, à ce qu'il me paraît, un moyen détourné que l'on prend pour gratifier les horticulteurs de la Colombie-Anglaise de la protection qu'ils recherchent contre la concurrence, assez raisonnable, je crois, que leur font les Américains. Je tiens d'assez bonne source que le cabinet, tout en refusant d'accorder une taxe supplémentaire sur les fruits, mesure par trop voyante a promis en quelque sorte d'accéder à la deuxième demande de la délégation et de modifier la loi relative à la

marque des fruits, dans le but de modifier ensuite les règlements. La proposition que l'on fait ici permettra au ministre de frapper effectivement d'une taxe les fruits que les Etats-Unis exportent sur notre marché.

M. BURRELL: Non pas.

M. KNOWLES: Le ministre se fait autoriser à établir par règlement que les caisses de fruits devront porter une certaine marque au lieu d'expédition.

M. BURRELL: Pas nécessairement.

M. KNOWLES: L'autorisation est là.

M. BURRELL: Mon honorable ami voudra bien m'excuser, mais il est apparent que nous n'aurons pas le droit d'imposer à un producteur, par exemple, de la vallée d'Yakima, dans l'Etat de Washington, l'obligation de mettre sur ses caisses une marque particulière. Nous ne pouvons toucher aux producteurs de l'autre côté de la frontière.

M. KNOWLES: Vous pouvez entraver le commerce. Je m'étonne d'entendre le ministre, d'ordinaire si franc, donner une réponse aussi subtile. Je sais que, si quelqu'un agit mal dans l'Etat de Washington, vous ne pouvez le punir dans la Colombie-Anglaise ou dans la Saskatchewan.

M. BURRELL: Mon honorable ami ne voudrait sûrement pas imposer aux horticulteurs des obligations qui missent leurs rivaux étrangers sur un pied autre que celui de l'égalité.

M. KNOWLES: La question posée par le ministre est sans doute plausible; mais, simple profane, je me garderai bien de commettre l'imprudence de m'aviser de donner une réponse catégorique à pareille question. Le ministre, je le sais, se livre à l'arboriculture fruitière et c'est un pomiculteur en bonne réputation et d'indépendance; mais, les pomologistes, me semble-t-il, ont l'oreille du ministre, de préférence aux cultivateurs. Le pouvoir qu'il veut se faire attribuer par cette résolution, il pourrait l'exercer de manière à lui faire produire le même effet que si le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire eut déclaré qu'il avait l'intention d'imposer de nouvelles restrictions à l'importation des fruits au pays. Il me répugne d'accorder à qui que ce soit, même au ministre de l'Agriculture, le pouvoir de créer de nouvelles difficultés et un surcroît de frais pour l'importation au pays des fruits destinés à la consommation dans mon comté. Les propriétaires de vergers dans les Etats de Washington et de l'Orégon font un si gros commerce et leur marché est si vaste qu'ils n'iront pas modifier les dimensions de leurs boîtes ou se donner la peine d'y mettre des étiquettes spéciales tout simplement pour obtenir les avantages d'un marché relativement aussi petit pour eux que celui du Canada. En réalité, apporter des restrictions aux dimensions des colis ou exiger l'apposition de marques spéciales, c'est empêcher les expéditeurs des Etats-Unis d'exporter leurs produits au Canada tout autant que si on frappait ces produits d'une taxe additionnelle. En édictant le texte primitif de cette loi, le législateur voulait qu'il s'appliquât aux expéditions de produits étrangers hors du Canada, et qu'il y eût inspection et réglementation de l'Etat sur l'expédition des fruits. Plus tard, ce texte s'appliqua aux fruits expédiés d'une partie du pays à l'autre. Mais vouloir obliger ceux qui pourvoient aux besoins de leur immense marché de quatre-vingt-dix millions aux Etats-Unis à respecter une loi arbitraire touchant les dimensions ou le marquage des boîtes, c'est créer dans leur esprit des prétentions telles qu'ils considéreront notre marché comme quantité négligeable.

Le tarif actuel donne aux producteurs canadiens toute la protection qui leur est due.

Ils jouissent d'une protection sur les pommes de 13 cents et ½ par boîte et en outre, d'un tarif différentiel pour marchandises et messageries de presque 15 cents par boîte, de sorte que la protection dont ils bénéficient relativement aux pommes est de 28 cents la boîte, soit 48 p. 100 de la valeur des pommes, franco-bord. Cet avantage en matière de tarif de marchandises s'applique à l'Alberta et à la Saskatchewan, et le ministre le sait, la Colombie-Anglaise est loin de répondre à tous nos besoins. A mes yeux, la résolution à l'étude est suspecte; elle semble viser à gagner les bonnes grâces des amis politiques de la Colombie-Anglaise, ce château fort du parti conservateur, où fleurit le culte du protectionnisme; bref, c'est une mesure qui fonctionnerait au bénéfice de cette province et au détriment des consommateurs des provinces des prairies.

Je le sais, il répugnerait au ministre de rien faire d'inavouable; mais qu'il se garde bien de servir de jouet entre les mains de ces madrés pomiculteurs de la Colombie-Anglaise. A mon avis, les commerçants de cette province se tirent bien d'affaires pour le moment. Si les consommateurs des provinces des prairies ne regimbent pas trop, les pomiculteurs de la Colombie-Britannique doivent se garder d'éveiller le chat qui dort, et d'envoyer des délégations à Ottawa pour demander l'imposition de nouvelles taxes douanières et une réglementation plus sévère contre la fort légère concurrence des Etats-Unis. A mes yeux, cette mesure est fort suspecte, et si on l'adopte, je prévois qu'elle n'aboutira qu'à accentuer la protection dont jouissent déjà les propriétaires de vergers en Colombie-Britannique.

M. SINCLAIR: La rédaction de cette résolution est fort singulière et je désirerais que le ministre élucidât ce texte:

Que le Gouverneur en conseil peut prescrire les espèces de fruits à importer.

Cela ne veut pas dire sans doute que l'exécutif peut prescrire que certaines espèces de fruits ne sauraient s'importer au Canada?

M. BURRELL: Nullement cette prescription se rattache aux espèces de fruits importés, les emballages qui les contiennent devront être étampés ou marqués. Dans son fonctionnement, notre loi vise surtout le commerce des pommes ou des fruits d'arbres en plein vent. Il y a beaucoup de fruits auxquels l'étampage ou le marquage ne s'applique pas, même d'après le texte de notre loi. Evidemment il y a nombre de fruits qui ne se cultivent pas au Canada, tels que les citrons, qui ne sont nullement visés ici. J'ai été quelque peu surpris au ton des observations formulées contre la résolution par le député de Moosejaw (M. Knowles). Il s'en convaincra, ni dans la résolution à l'étude ni dans le bill qui doit suivre il ne figure rien d'inavouable ou même qui ne soit absolument marqué au coin de la loyauté. Evidemment l'honorable député a quelque peu étudié la question et il nous déclare que ce bill fait naître dans son esprit les plus graves soupçons et qu'il voit se dissimuler sous ce texte quelque chose de mystérieux et d'inavouable. Si j'étais avocat, j'aurais certes consacré beaucoup de temps à l'étude du droit, à l'instar de l'honorable député; mais qu'il me permettre ici une observation; après trente années consacrées à ma profession, j'ai infailliblement dû mûrement étudier mon exploitation dans tous ses multiples détails, et qu'il veuille bien m'en croire, non seulement à titre d'hommes d'affaires, mais encore à titre de ministre et de représentant des populations de la Colombie-Anglaise dans cette Chambre, j'ai fait de cette question l'étude la plus consciencieuse et la plus approfondie.

J'ai étudié aussi complètement et aussi raisonnablement que possible, toute la question. Je n'aurais pas le temps de le faire maintenant; mon honorable ami admettra volontiers qu'à la seconde lecture du bill, il sera plus facile de répondre aux questions et d'éclaircir tout ce qui se rapporte au bill. Je tiens à dire cependant que cette loi est loin d'être destinée à empêcher l'importation des fruits des Etats-Unis. Mon honorable ami n'a pas encore rencontré, ni moi non plus, un producteur de fruits de la Colmbie-Anglaise, de l'Ontario ou de la Nouvelle-Ecosse, qui ne comprenne pas qu'il doit pouvoir lutter contre la concurrence des Etats-Unis ou de tout autre pays, d'une façon complète et équitable. Mon honorable ami semble croire que avec les nouveaux règlements nous aurions des pouvoirs extraordinaires. Les règlements sont limités par les pouvoirs de la loi elle-même. Nous pouvous les faire seulement en nous conformant à l'esprit et à la lettre de la loi elle-même. Je dis franchement à mon honorable ami qu'il n'exprime pas les vues de tous ses électeurs. Je lui ferai remarquer que l'industrie de la culture des fruits au Canada comporte un capital de $150,000,000. Pour beaucoup de variétés de fruits, les producteurs doivent attendre quatre, cinq, six ou sept ans avant de recevoir aucun bénéfice de leurs capitaux, et assurément cette industrie mérite au moins un juste encouragement par tout gouvernement de notre pays. Mon honorable ami admettra cela sûrement.

M. KNOWLES: Certainement.

M. BURRELL: J'ajouterai que les producteurs ont pensé pendant des années qu'ils avaient droit à plus de protection. Mon honorable ami a calculé la protection qu'ils reçoivent, un peu plus largement que ne le justifient les faits et certainement les producteurs ont insisté souvent pour obtenir un relèvement du tarif. J'ai souvent dit à mes amis producteurs de fruits que malgré toute la bonne volonté que je pourrais avoir sur ce point, il est inutile d'attendre que le Gouvernement fasse à cette session une revision du tarif sauf pour un ou deux cas extraordinaires comme ceux dont le ministre a parlé et que je ne pouvais entretenir aucun espoir qu'il y aurait un relèvement du tarif sur les fruits durant cette session.

M. KNOWLES: Pas durant cette session, mais il y a de l'espoir pour l'avenir?

M. BURRELL: Pour cette session certainement.

Il sera assez temps de régler les questions à venir quand elles se présenteront. Je ne parle pas sur une question à venir, non plus que j'exprime aucune opinion. J'ai aussi montré qu'il serait difficile d'obtenir ce qu'ils désiraient cette année, même en présence d'un arrivage surabondant de fruit américain qui ne rapporte quelquefois rien au producteur américain. Les intéressés dans la culture des fruits ont insisté vivement pour l'application de la clause du dumping, dans notre législation, mais je leur ai signalé la difficulté qui se présentait tout en reconnaissant la justice de leur réclamation car je pouvais citer beaucoup de cas d'arrivées de dix ou quinze wagons en un seul jour, non pas achetés par des importateurs, mais envoyés en consignation pour un prix quelconque, même si cela ne devait rien rapporter au producteur lui-même. Souvent, cette année, les producteurs des grandes vallées de l'ouest des Etats-Unis ont produit

des milliers de wagons de fruits et étaient encombrés sur leur propre marché, au point de ne pas avoir assez de recettes pour payer le transport et l'emballage. Des milliers d'arbres sont restés avec leurs fruits non cueillis. Quand cette situation existait on avait raison de demander l'application de la clause du dumping, mais les difficultés étaient si grandes qu'il n'était pas possible de l'appliquer.

On a aussi demandé l'imposition d'un honoraire d'inspection. Bien que fortement disposé en faveur de cette idée, j'ai dû dire encore que le Gouvernement pensait qu'il était préférable de ne pas le faire et de nous borner à une loi qui laisserait venir les concurrents américains avec des conditions analogues à celles des producteurs canadiens, et si mon honorable ami a quelque chose à dire contre un sentiment de cette nature, il se place dans une situation extraordinaire. Cette loi n'est pas faite seulement pour le producteur ou pour l'importateur de fruits en conserves américains, elle a aussi en vue les intérêts des consommateurs.

Il est absolument convenable et légitime que le consommateur qui achète des fruits sache ce qu'il achète d'après la marque de la boîte. Chacun avouera que la loi de la marque des fruits a été un bénéfice pour le consommateur de fruits au Canada, et elle a obligé à marquer et à emballer d'une façon convenable tous les fruits. Mon honorable ami ne peut pas s'opposer à cela. Il dit que cela augmente les difficultés de se procurer des fruits américains. Je tiens à lui citer une autorité qui dit représenter les agriculteurs des prairies. Je cite l'extrait d'un débat qui a eu lieu ici il n'y a pas de nombreuses années à propos du tarif.

Je parle au nom d'une classe de gens qui sont très éloignés de l'endroit où les fruits se produisent et je considère que c'est un arrangement très artificiel de nous obliger nous qui habitons si loin de Niagara à contribuer au développement d'une industrie à un degré qui n'est pas raisonnable. Nous ne refusons pas de payer quelques droits et de contribuer un peu à la protection de nos frères les agriculteurs. Si c'était pour l'avantage d'une autre classe de la population que celle qui est composée de cultivateurs comme nous, je m'opposerais à ce droit, même tel qu'il nous est proposé ce soir. Nous accordons une forte protection à ces producteurs de fruits, mais je ne me fais pas faute d'expliquer à ceux que je représente et devant lesquels je suis souvent appelé à défendre ce droit sur les fruits, que ce droit est imposé dans l'intérêt de ceux qui travaillent le sol comme nous et que c'est la seule raison qui nous porte à l'accepter.

Voilà le langage que tenait en 1907 l'honorable député de Régina (M. Knowles). S'il connaissait comme moi les conditions dans lesquelles se trouvent les milliers d'hommes qui depuis des années ont mis dans cette entreprise tous les capitaux qu'ils possèdent; qui depuis des années, attendent patiemment le résultat de leurs efforts et qui ont développé cette industrie au prix de grands sacrifices, il leur accorderait toutes ses sympathies, lorsqu'il constaterait que le producteur américain, chassé par ses propres marchés par la concurrence, peut venir sur les marchés canadiens, en mettant sur ses produits des marques qui lui permettent de supplanter ses rivaux canadiens, avec des produits bien souvent inférieurs, parce que le producteur canadien de la Colombie-Anglaise est obligé de se conformer strictement aux dispositions de la loi et que le producteur américain n'est pas obligé de s'y soumettre. Je n'ai aucun doute que si mon honorable ami était au courant de cet état de choses, toutes ses sympathies iraient à cette classe de notre population agricole et il ne lui refuserait pas les moyens de lutter, à armes égales, sur son propre territoire. Je sais que mon honorable ami et les autres représentants de l'Ouest portent un vif intérêt à cette question et tiennent à faire rendre justice à leurs commettants, qui sont les consommateurs et ils peuvent être certains qu'en tant que ministre de l'Agriculture, je ferai tout en mon pouvoir pour que producteurs et consommateurs soient traités avec justice. Ce bill n'a d'autre but que d'assurer que les producteurs, qu'ils soient Américains, Canadiens, ou d'autres pays, devront se conformer strictement à la loi concernant la marque des fruits, quand ils viendront vendre leurs produits dans ce pays.

M. KNOWLES: Le ministre a rappelé certaines remarques que jai faites, il y a plusieurs années, lors de la revision du tarif, en 1907, je crois. Il y a longtemps de cela et le prix des fruits a considérablement augmenté depuis.

M. PUGSLEY: Cela est bien avant 1909.

M. KNOWLES: En effet. Je n'ai pas changé d'avis et je maintiens ce que je disais alors. Je déclarais que s'il fallait absolument une protection nous préférions celle qui peut profiter aux ouvriers du sol. Je ne crois pas du tout à la protection; je l'ai en horreur, mais s'il faut absolument des droits protecteurs, nous accepterons de préférence ceux qui seront imposés au profit des producteurs de fruits qui sont des cultivateurs, qui ne sont pas organisés en syndicats, et qui exercent peu d'influence. Cela est bien différent des faveurs que l'on accorde aux grandes corporations, aux monopoles, aux coalitions, avec lesquelles les honorables membres de la droite vivent en si bons termes.

Le ministre prétend que les producteurs de fruits de l'Etat de Washington écoulent

leurs produits au rabais dans les provinces de l'Ouest. Je n'oserais pas opposer mon expérience à celle du ministre sur cette question, mais je suis informé par des gens qui ont exercé cette industrie toute leur vie, par des commerçants de gros, que les expéditeurs de l'Etat de Washington obtiennent des plus hauts prix sur les marchés après avoir acquitté les droits les plus élevés du marché. J'ai ici une lettre dont je ne mentionnerai pas le signataire, mais je prendrai ses opinions à mon compte, car j'ai une confiance absolue dans ce qu'il dit. Voici ce qu'il écrit:

J'apprends que les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise se plaignent de ce que les expéditeurs américains vendent leurs fruits au rabais sur le marché canadien et les sacrifient à des prix inférieurs à ceux qu'ils demandent sur le marché américain. J'ai des lettres des gérants de trois des plus grandes associations de Washington, et dans chaque cas ces gérants déclarent que sur ces marchés canadiens ils obtiennent pour leurs produits des prix supérieurs à ceux qu'ils obtiennent dans tous les états de l'union, et je sais personnellement qu'il en est ainsi.

Je n'accepte pas du tout cette raison donnée par les producteurs canadiens, qui connaissent la faiblesse de leur cause et qui se lancent dans des affirmations dont nous ne sommes pas en état de démontrer la fausseté. La loi leur fournit tous les moyens d'empêcher les illégalités dont ils se plaignent et ils ont toute l'influence et les ressources du ministre de l'Agriculture pour les aider dans cette tâche. Même s'il était vrai que les expéditeurs américains sacrifient leurs produits sur le marché canadien, tout mon désir est qu'ils nous en envoient encore davantage. Si l'honorable ministre habitait la région des prairies, il souhaiterait que ces Américains vinssent en plus grand nombre lui apporter des fraises, des pommes et des fruits de toutes sortes, à sa porte. Mon seul regret c'est qu'il n'y ait pas plus de ces ventes à sacrifice.

M. BURRELL: Je n'ai pas prétendu discuter ce côté de la question que je considère tout à fait étrangère à la résolution qui nous occupe.

M. KNOWLES: Le ministre admettra que nous sommes également coupables.

M. BURRELL: Je mentionnais ce à quoi nous n'avons pas accédé.

M. KNOWLES: Ma prétention est qu'à l'heure présente tous les avantages sont du côté des producteurs de fruits et qu'ils devraient se contenter de ce qu'ils ont. Nous redoutons les conséquences de cette nouvelle loi et si les producteurs ne savent pas borner leurs désirs, ils provoqueront parmi les consommateurs une révolte qui pourrait bien amener l'abolition des droits actuels.

L'honorable ministre de l'Agriculture dit qu'il possède des vergers dans la Colombie-Anglaise.

M. BURRELL: Je n'ai jamais laissé entendre cela.

M. KNOWLES: Il a dit qu'il possédait des intérêts dans le commerce des fruits et j'ai supposé qu'il possédait un verger. J'ai cru être juste à son endroit, en disant qu'il possédait un verger, puisqu'il avait lui-même déclaré qu'il était dans le commerce de fruits, en Colombie-Anglaise. Je crois ne pas me tromper, si je dis que la terre où l'honorable ministre récolte ces fruits a pris, au cours des six ou sept dernières années, une valeur cinq ou dix fois plus considérable.

M. SMITH (Ontario-sud): Pourquoi?

M. KNOWLES: Parce que les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise ont eu le marché des consommateurs de la prairie. Il y a plus, ce sont ces derniers qui se sont rendus en Colombie-Anglaise et qui y ont dépensé leur argent à l'achat des terres, ce qui a eu pour résultat de donner une valeur extrême aux terres à fruits de cette province. Nous, habitants des prairies, sommes responsables de cette augmentation en valeur et voici que les producteurs de fruits invoquent l'argument que, parce qu'ils ont planté leurs vergers d'arbres fruitiers et qu'ils ont agrandi leur installation, augmentant ainsi la valeur de leurs terres, nous devons payer plus cher les fruits dont nous avons besoin. Parce qu'ils ont réussi à obtenir un marché très avantageux dans les prairies, leurs terres ont augmenté en valeur et ils nous disent maintenant: la valeur de nos terres a augmenté au point que vous devez nous accorder un fort pourcentage de bénéfice. Dans certains cas, la terre vaut cinquante fois le prix qu'on en aurait donné, il y a cinq ou huit ans. Si la valeur de la terre a augmenté si rapidement, cela prouve que cette industrie doit rapporter des bénéfices appréciables. Les intéressés devraient se contenter de cela. et ne pas essayer d'employer cette raison comme un argument qui les excuse d'augmenter les bénéfices qu'ils réalisent aux dépens des consommateurs des prairies. Nous recevons avec plaisir leurs fruits sur notre marché, mais je dirai ceci: Que les producteurs de fruits se contentent de trouver dans les prairies un marché avantageux pour leurs produits et qu'on ne leur permette pas d'essayer de nous prendre pour cible, car il est une limite à notre patience.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Je concours grandement dans ce que vient de dire l'honorable représentant de Moosejaw (M. Knowles) sur cette question. Je suis convaincu que les intentions de l'honorable ministre de l'Agriculture sont bon-

nes, mais, en même temps, je n'oublie pas que j'habite près des limites de la province de la Colombie-Anglaise et que je connais quelque chose des prix comparés des fruits. Les horticulteurs de Washington ont maintenant une entrée dans cette partie du pays et le fruit américain est—si je puis parler ainsi—l'arme, en fixant un prix raisonnable, dont ils peuvent, dans une large mesure, se servir contre le producteur de fruits de la Colombie-Anglaise. J'envisage cette modification comme étant de nature à créer des obstacles à l'entrée du fruit des Etats-Unis dans la province de l'Alberta, au droit de douane maintenant réclamé. Je sympathise avec le producteur de ce fruit dans la Colombie-Anglaise. J'aimerais voir les prairies consommer toute la récolte de ce fruit de la Colombie-Anglaise, si celui-ci pouvait rivaliser, sur une base juste et équitable, avec celui qui nous arrive de Washington. Je crois que la Colombie-Anglaise n'a pas profité du marché des prairies, en s'organisant de façon à transporter ce fruit d'une manière convenable, c'est-à-dire en surveillant l'empaquetage et le transport des colis qui le contenaient. Les producteurs de Washington tiennent au marché des prairies; les marchands de gros disposent facilement de leurs produits et ils empaquettent ce dernier de façon à contenter le consommateur. On s'est plaint fréquemment devant moi que les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise n'ont pas d'organisation dans la prairie pour faire le transport de leur fruit et pour voir à ce que ce dernier arrive sur le marché en bon état et empaqueté convenablement. Ces gens-là sont persuadés que les habitants des prairies sont à leur merci et qu'ils s'estiment encore trop heureux d'acheter le fruit de la Colombie-Anglaise, mais non à une prime sur le fruit américain. Nous ne devrions pas mettre d'obstacle à l'entrée du fruit des Etats-Unis dans l'Alberta. J'ignore où le ministre a l'intention d'installer ces inspecteurs, mais, en ce qui a trait au fruit qui vient de Washington, je suppose que ces inspecteurs seront stationnés à un certain point de l'Etat de Washington, ou à certains points d'entrée dans la Colombie-Anglaise et l'Alberta. Des fonctionnaires désireux de protéger et d'aider les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise peuvent intervenir et retarder le transport de ce fruit.

Ils feraient peut-être trop de zèle, en agissant ainsi. Si les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise peuvent développer le commerce des prairies; s'ils peuvent expédier leur fruit à l'Alberta et à la Saskatchewan et le vendre le prix reclamé par le vendeur du fruit des Etats-Unis et si ce fruit est d'aussi bonne qualité que le fruit américain, je demande qu'on ne vende que le fruit de la Colombie-Anglaise à la population des prairies. Mais, ainsi que l'honorable ministre le sait bien, on achète en grande quantité le fruit vendu à Washington et cela, en dépit même du droit qu'il faut acquitter et de la concurrence que ce fruit fait au produit de la Colombie-Anglaise. Certes, le fruit de la Colombie-Anglaise est bon, mais les producteurs de cette province devraient organiser un meilleur système de vente de leur fruit à la population des prairies et abandonner celui qu'ils suivent maintenant. On commettrait une grave injustice à l'endroit des consommateurs de fruits des prairies, si on mettait des entraves à l'entrée du fruit qui vient ici faire concurrence au fruit canadien.

Il y a encore la question des taux de transport par chemin de fer et par messageries dont les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise doivent tenir compte, mais on devrait pouvoir surmonter ces difficultés et les producteurs de fruits devraient être en état d'avoir un moyen de transporter convenablement et en bon état, leurs produits jusqu'aux grands centres de consommation dans les prairies où ils en obtiendraient un prix tout aussi élevé que pourrait l'être celui acquitté pour le fruit des Etats-Unis.

M. NESBITT: Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire si le bill tend à assujettir les exportateurs étrangers aux mêmes règlements que ceux du Canada, et si les marques devront toutes être les mêmes?

M. BURRELL: Oui.

M. NESBITT: Le ministre veillera-t-il à ce que que le ministère porte ces règlements à la connaissance des exportateurs étrangers, pour que ceux-ci ne soient pas exposés à se faire confisquer leurs fruits?

M. BURRELL: Sans doute; nous n'avons pas d'autre désir. A vrai dire, ils étaient censés se conformer aux règlements, mais il a été impossible de les contraindre à respecter rigoureusement les prescriptions de la loi à l'égard de la marque des fruits.

En réponse aux observations des représentants de Moosejaw (M. Knowles) et de Lethbridge (M. Buchanan), je dirai que le premier a traité la question à un point de vue quelque peu erroné. Cette loi, en somme, n'a d'autre objet que d'astreindre les producteurs canadiens à certaines prescriptions en ce qui concerne l'emballage, le triage et la marque des fruits qu'ils expédient en Angleterre ou en quelque partie du Canada. Le consommateur sait alors ce qu'il achète, puisque la marque et la qualité sont définies par la loi. Or, il s'agit uniquement de faire en sorte que quiconque veut vendre des fruits aux con-

sommateurs canadiens soit tenu, comme l'est le producteur canadien, de respecter l'esprit et la lettre de la loi du Canada.

M. J. M. DOUGLAS (Strathcona): Je vois un inconvénient à ce projet: c'est qu'il est de nature à motiver l'établissement de règlements vexatoires à l'égard des fruits importés des Etats-Unis. D'après les témoignages recueillis par le comité de l'agriculture au cours de la présente session, il semble que le mouvement en faveur d'une loi semblable ait eu son origine dans la Colombie-Anglaise. Les expéditeurs de l'Etat de Washington exportant de grandes quantités de fruits dans l'ouest canadien, dans l'Alberta notamment, les producteurs de la Colombie-Anglaise ont eu le toupet de conseiller au comité d'assujettir l'importation des fruits américains au Canada à des retards vexatoires.

Je ferai observer que le texte du projet de résolution tend à conférer un pouvoir bien étendu au ministre ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires. Si le personnel du Gouvernement n'usait de la plus grande circonspection, la question du poste douanier où l'inspection doit avoir lieu pourrait devenir une source d'embarras sans nombre pour les importateurs de fruits américains. A l'heure qu'il est, les trois quarts des fruits qui s'expédient dans l'Alberta viennent des Etats-Unis. Je n'ai aucune raison de dire que ces fruits ne sont pas expédiés dans les conditions voulues par la loi.

Si l'on modifie la loi concernant les marques, ce ne peut être dans le but d'obtenir des fruits de qualité sensiblement meilleure, car les investigations du comité de l'agriculture ont établi que l'on n'a aucune raison particulière de se plaindre de la qualité des fruits que les exportateurs de l'Etat de Washington expédient dans l'Alberta. Le ministre devrait donc, à mon avis, veiller avec le plus grand soin à ce que l'adoption de son projet n'assujétisse les importateurs de fruits américains de l'Alberta à aucune distinction injuste et à aucun retard vexatoire.

M. J. H. BURNHAM (Peterborough-ouest): A mon titre de représentant des cultivateurs de l'est, je demanderai à l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) s'il est bien vrai que la valeur et le prix des terres de l'ouest se sont accrus dans une proportion assez considérable pour étonner le monde civilisé. Est-ce le cas?

M. KNOWLES: Non.

M. BURNHAM: Mais ces terres ont acquis une plus grande valeur?

M. KNOWLES: Sans doute.

M. BURNHAM: Une valeur beaucoup plus grande?

M. KNOWLES: Les terres ont une bien plus grande valeur, mais les cultivateurs de l'Ouest n'ont pas besoin de tarif protecteur; ils ne craignent la concurrence de personne.

M. BURNHAM: Je ne parle pas de cela; je demande si la valeur des terres s'est accrue dans une proportion étonnante ou si la hausse dont il est tant question n'est que factice.

M. KNOWLES: La valeur des terres de l'Ouest s'est accrue dans une proportion énorme.

M. BURNHAM: Les cultivateurs de l'Ouest veulent-ils tout accaparer?

M. KNOWLES: Je répondrai à l'honorable député en peu de mots. Qu'importe que les cultivateurs de l'Ouest deviennent millionnaires? Nos droits n'en subsistent pas moins. Les manufacturiers de Toronto ne se sont-ils pas enrichis, ne sont-ils pas des riches princiers et n'habitent-ils pas de véritables palais? Et cependant, leur avons-nous jamais écrit pour leur demander de nous payer tant pour chaque boisseau de blé que nous récoltons? Cette demande, nous aurions quelque raison de la faire, puisque nous leur faisons faire de l'argent et qu'ils ne nous aident pas à en faire.

Ceux que je représente ont constaté que la valeur de leurs terres est augmentée, mais elle est augmentée grâce à leurs labeurs et indépendamment de tout tarif de protection. Elle n'est pas augmentée parce que les cultivateurs de l'Ouest ont mis leurs compatriotes à contribution, et certainement pas parce qu'ils ont crié: Pas d'échange avec les Américains, qu'ils se sont enveloppés dans le drapeau anglais et qu'ils ont tondu ou écorché les autres pauvres diables. Nous avons fait notre chemin d'une manière intelligente et comme des hommes; nous n'avons sollicité de faveur de personne, ce qui est contraire à la manière dont les autres industries protégées, soit les arboriculteurs fruitiers, soit les manufacturiers, ont accumulé leur magot.

M. A. DEWITT FOSTER (King) (N.-E.): Représentant un comté qui produit une grande quantité de fruits, je désire faire savoir que j'approuve cordialement ce projet de résolution. Vu qu'une grande partie des fruits de l'est du Canada est expédiée dans l'Ouest et que ces fruits subissent une inspection complète et sévère afin que la qualité puisse en être désignée et que le commerçant de l'Ouest obtienne la valeur de son argent, il me semble qu'il n'est que juste et raisonnable que les fruits venus des Etats-Unis ou d'ailleurs soient soumis à la même inspection que tous les autres fruits canadiens. L'an dernier, le règlement applicable à la marque des fruits, que l'on considérait comme injuste,

a causé beaucoup d'ennuis dans l'est du Canada. Mais j'ai la ferme conviction que les cultivateurs envisagent sagement la situation, comprennent que les lois s'efforcent sincèrement de leur aider à soutenir la concurrence étrangère. Je suis certain que, dès qu'ils comprendront ces mesures complètement, ils seront plus que contents des règlements qui sont établis de temps à autre.

Je pourrais dire quelques mots en réponse au représentant de Moosejaw, mais cela est inutile en ce moment. Il me semble que, vu que l'Ouest n'a pas été isolé du reste du Canada et qu'il fait partie de la confédération, il doit participer à la prospérité générale du pays. Il me paraît osé de dire que les terres de l'Ouest ont acquis de la valeur indépendamment du contre-coup que l'Est leur a imprimé ou des industries manufacturières qui ont contribué dans une large mesure au développement de ce pays. Je suis certain que le député de Moosejaw n'a pas exprimé sa pensée en faisant les commentaires qu'il a faits. A ces paroles d'approbation du projet de résolution, je n'ai rien à ajouter.

M. R. J. GREEN (Kootenay): Je désire exposer en quelques mots la question à la Chambre de manière que toute la députation la comprenne.

La population de la Colombie-Anglaise, où l'on cultive une grande partie des fruits qui se consomment dans les territoires du Nord-Ouest, ne demande rien d'injuste ni préjudiciable à qui que ce soit. Il me semble qu'aucun membre de la Chambre, quelle que soit la partie du Canada qu'il représente, ne peut à juste titre élever la voix dans cette Chambre et prétendre nous priver de la protection que nous vaudra le fait d'être mis sur le même pied que les autres sur le même marché canadien.

Aux termes de la loi d'inspection, nos fruits doivent être inspectés, classés et marqués. Les fruits américains sont apportés sur nos marchés et font concurrence à nos fruits. Les qualités sont tout à fait différentes. Aux Etats-Unis, les qualités sont "de choix", "fins" et "extra fins". On ne nous permet pas de nous servir de ces désignations. D'ordinaire, leurs fruits de choix sont les pires qu'ils mettent en vente. Tout ce que nous demandons—et je crois que toute la députation admettra que nous avons droit à cela—c'est que les producteurs de fruits des Etats-Unis soient mis sur le même pied que nous et qu'ils soient tenus de marquer leurs fruits, selon leur classement, aux termes de notre loi sur la marque des fruits, afin que, celui qui achète une caisse de fruits américains ou canadiens, puisse dire par la marque quelle qualité de fruits il achète.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): A en juger par les propos de certains députés de la droite, il me semble que ce projet de loi est destiné à protéger les producteurs de fruits. S'il en est ainsi, je crois que c'est là un motif ultérieur. D'après le texte du projet de résolution, il semblerait que l'unique objet est de protéger le consommateur. Ce devrait être l'unique objet, si l'intention est bonne. Si ce projet de loi est juste, son unique objet doit être de protéger le consommateur. Il semble curieux que le consommateur soit le seul qui s'en plaigne. Le cultivateur des prairies a-t-il demandé le dépôt de ce projet de loi.

M. BURRELL: L'honorable député déclare que ce projet de loi devrait être dans l'intérêt du consommateur. Je l'avoue, mon honorable ami semble croire qu'il ne devrait pas être dans l'intérêt du producteur, qu'il ne devrait pas protéger celui-ci. Supposons que lui, ou tout autre député, s'occupe d'un certain genre d'affaires, de la culture des fruits, de l'agriculture ou de tout autre genre d'affaires, et que les lois du pays l'obligent, lorsqu'il fait des ventes au Canada, à se plier à certaines exigences rigoureuses, ne s'attendrait-il pas à être protégé à ce point que celui qui vendrait le même article fût obligé de se soumettre aux mêmes exigences que lui?

M. THOMSON: Je m'attendais à la question posée par mon honorable ami. Il voudra bien me permettre d'y répondre à ma manière. Prenons le cas du blé ou de tout autre grain cultivé dans les prairies, et pouvant être expédié aux Etats-Unis. Comme cultivateur de grain, je ne demande pas que le grain du cultivateur américain soit classé d'après notre système. Je consens volontiers à ce que l'acheteur canadien achète le grain d'après le classement en usage aux Etats-Unis. Qu'il examine ce grain. Il constatera de quelle classification il est, et ce que la classification veut dire. De la même manière, l'acheteur de pommes ou d'autres fruits apprendra au bout d'un certain temps ce que les marques américaines signifient. Je présume qu'il y a aux Etats-Unis une loi qui oblige les horticulteurs à faire inspecter et marquer leurs fruits. Dans ce cas, il n'y aucune raison pour que l'horticulteur ne consente pas à nous laisser acheter des fruits de tout autre pays, sujet aux marques et aux classes établies dans le pays de production. Nous sommes tout à fait aptes à juger si les fruits américains que nous recevons sont convenablement inspectés et marqués. Si une certaine classe de fruits n'est pas de nature à nous satisfaire, nous ne continuerons pas à l'acheter, de même que l'acheteur de grain des Etats-Unis, si la qualité ne lui convient pas, n'achètera pas. Je ne voudrais pas demander que le grain venant des Etats-Unis soit assujetti à notre classement. Cela n'est pas nécessaire, pourvu que l'on ait là un classement qui soit maintenu et il faut qu'ils maintiennent leur classement, sans quoi le consommateur n'achèterait pas.

Je ne suis pas dans la position de mon honorable ami qui a acquis de l'expérience en fait d'achats de fruits américains, vu que dans la région que j'habite on n'achète que très peu de fruits américains. Nous achetons principalement des fruits canadiens, mais nous ne voulons pas qu'on nous empêche d'acheter des fruits américains, pourvu que nous puissions les acheter à meilleur marché, après avoir payé les droits, que les fruits de la Colombie-Anglaise ou de l'Ontario. Je n'ai pas d'objection à donner une protection raisonnable aux horticulteurs de la Colombie-Anglaise, mais cette loi a pour but, non pas la protection des horticulteurs, mais, probablement, la protection des consommateurs canadiens des fruits américains. Le consommateur, que vous êtres censés protéger et aider, ne veut rien avoir à faire avec cette loi. Alors, pourquoi le forcer?

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Les arguments de mes honorables amis de l'Ouest me surprennent beaucoup. Je suis un homme de l'Ouest et je crois savoir quelque chose au sujet des conditions qui existent généralement en ce qui concerne l'entrée des fruits dans l'ouest du Canada. Je ne puis comprendre l'argument de mon honorable ami (M. Thomson), lorsqu'il dit qu'en sa qualité de cultivateur de blé, il ne demande aucune protection. Il n'y a aucune analogie entre le blé récolté au Manitoba et les fruits cultivés dans l'Est ou dans la Colombie-Anglaise. Il est admis que le Manitoba et les provinces de l'Ouest récoltent le meilleur blé du monde entier.

M. THOMSON: Dans la Colombie-Anglaise on prétend récolter les meilleures pommes du monde entier.

M. BRADBURY: Les cultivateurs de blé ne craignent la concurrence de personne. Cette mesure ne demande pas la protection excepté pour le consommateur et peut-être, incidemment, pour l'horticulteur. Mon honorable ami sait que les emballeurs de l'Ontario, avant la mise en vigueur de la loi, en imposaient aux gens de l'Ouest par la manière dont les pommes et les autres fruits expédiés dans notre région étaient marqués. Si je comprends bien l'amendement, il a pour unique but de mettre le producteur américain sur le même pied que le producteur canadien. Pourquoi, en notre qualité de Canadiens, ayant une grande industrie fruitière en ce pays, permettrions-nous aux Américains de venir sur notre marché et d'y vendre leurs produits en concurrence avec les nôtres sous des prétextes presque fallacieux, avec des marques qui sont tout à fait illusoires et décevantes? Nous ne permettrions pas à des Canadiens de marquer des pommes de la manière dont les Américains marquent les leurs et les envoient dans notre pays, comme l'a dit l'un de nos amis de la gauche. Les pommes américaines sont marquées "Fine" ou "Extra Choice" et quelques-unes de ces "Fine" et "Extra Choice" ne sauraient être comparées à nos "No 1".

M. DOUGLAS: Dans la preuve produite devant le comité d'agriculture, les horticulteurs de la Colombie-Anglaise ont attesté que les marques de "choix" expédiées par les horticulteurs américains étaient meilleures que nos "No 2" et un peu inférieures à nos "No 1". Leur "Fancy" étaient de meilleure qualité que nos "No 1" et d'une qualité meilleure que toutes celles que nous puissions produire.

M. BRADBURY: Je crois que tous les honorables députés admettront que lorsqu'un article marqué "de choix" arrive au marché, le consommateur est très enclin à en conclure qu'il vaut mieux que l'article marqué "n° 1", tandis que, de fait, il lui est inférieur. Pourquoi les Américains viendraient-ils sur nos marchés faire une concurrence déloyale à notre propre industrie fruitière? Je sais que les représentants des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta n'apprécient peut-être pas le fait que le Manitoba est en voie de devenir une grande région productrice de fruits, qu'il produit des pommes, et que nous voulons protéger cette industrie. Je ne puis comprendre pourquoi les honorable députés s'opposent à ce que les Américains soient placés sur un pied d'égalité avec nos propres producteurs.

M. KNOWLES: Que produisez-vous en fait de pommes n° 1 dures?

M. BRADBURY: Je suis convaincu que ces représentants de l'Ouest ne peuvent être sérieux sur cette question, car il n'y a pas en cette Chambre de député plus désireux de faire protéger l'industrie de leur propre région, la culture du blé, que ces honorables députés. Mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Thompson), a dit il y a un instant que ce bill ne protège que le consommateur. Comment aimerait-il à nous entendre appliquer cela au producteur de blé et dire que la mesure pour laquelle nous avons combattu de jour en jour en cette Chambre devrait être, non pour la protection du producteur de blé mais pour la protection du consommateur seulement?

M. CLARK (Red Deer):: Est-ce que l'honorable député ne se contredit pas? N'a-t-il pas dit que notre blé ne craint aucune concurrence?

M. BRADBURY: Je le dis maintenant. Mais mon honorable ami de Qu'Appelle a prétendu que ceci devrait être dans l'intérêt du consommateur et du consommateur seul.

M. THOMSON (Qu'Appelle): N'ai-je pas dit que je n'avais aucune objection à une

protection raiisonnable pour les horticulteurs? L'honorable député n'a-t-il pas entendu cela?

M. BRADBURY: Oui, j'ai entendu cela.

M. THOMSON: Alors, de quoi parlez-vous?

M. BRADBURY: J'admets que c'est là la déclaration que mon honorable ami a faite d'abord, mais il a ajouté que ce bill devrait pourvoir au consommateur et au consommateur seulement.

Or, il n'y a ici aucune protection réelle pour les horticulteurs; l'unique effet du bill est de placer les horticulteurs américains qui viennent rivaliser avec nos horticulteurs canadiens, sur le même pied que ces derniers, en les forçant à marquer leurs pommes comme les nôtres sont marquées afin que, lorsque le consommateur ira acheter un baril de pommes, s'il achète le n° 1, il puisse savoir ce qu'il achète. Je crois qu'il est tout simplement raisonnable qu'une mesure de ce genre soit adoptée. En tant qu'il s'agit de la région de l'Ouest, je suis convaincu que cette mesure lui sera très avantageuse.

M. THOMSON: Je ne crois pas que l'honorable député soit tout à fait juste dans aucune partie de son argumentation. Je n'ai pas fait les remarques qu'il m'attribue. J'ai dit, il est vrai, qu'à mon avis le but de l'acte était de protéger les intérêts du consommateur, et le ministre de l'Agriculture a fait un signe de tête—voulant signifier, je suppose, qu'il partageait mon opinion sur ce point. Cela étant, nous avons le droit de supposer que ce bill est pour la protection du consommateur et non pour la protection du producteur. Mais de fait, le consommateur s'y oppose. Les hommes que vous entreprenez de protéger s'y opposent.

M. SMITH (Ontario-sud): Pourquoi.

M. THOMSON: Parce que nous craignons que la mesure ne soit appliquée de façon à empiéter sur notre liberté d'action et à entraver l'expédition américaine de façon à lui rendre sa tâche aussi difficile que possible. Je crois que le ministre conviendra avec moi qu'il est dur d'entreprendre de protéger une classe particulière, pourvu que ce soit une classe intelligente, lorsque cette classe s'oppose unanimement à la protection. Maintenant en ce qui concerne le marquage dont nous parlons, je présume que l'honorable député admettra que nous, cultivateurs, sommes doués de quelque intelligence.

M. BRADBURY: Il y en a qui sont très intelligents.

M. THOMSON: Merci. Si nous achetons des pommes des Etats-Unis, marquées "Choice", nouspouvons dire ce que "choice" signifie après en avoir manié une caisse. Peu nous importe que les pommes soient nommées "Choice", "Choice Extra" "Fine No. 2" ou "No. 20". Peu nous importe le nom pourvu que nous ayons la qualité. Et nous connaissons la qualité.

M. SMITH (Ontario-sud): Comment la connaissez-vous?

M. THOMSON: L'honorable député nous croit peut-être naïfs au point de ne pas connaître une pomme quand nous la mangeons.

M. SIMTH: Je le crois.

M. THOMSON: Nous sommes un groupe bien naïf dans l'opinion de l'honorable député. Mais il se peut que nous ayons un peu de goût, dans la bouche, du moins, tout autant que mon honorable ami. Nous pouvons distinguer une bonne pomme d'une mauvaise pomme, et peu nous importe le nom qu'on lui donne si elle est bonne à manger. Si une marque nous donne une mauvaise qualité, nous n'en voulons plus. Si je comprends bien, il y a aux Etats-Unis un système complet de marquage. Si je me trompe sur ce point, je puis comprendre pourquoi l'on a proposé cette mesure. Elle a été proposée comme étant destinée à protéger le consommateur; de fait, le consommateur ne le demande pas et n'en a nul besoin.

M. BURRELL: Je désire faire remarquer à mon honorable ami, qui n'était pas en cette Chambre durant le dernier Parlement, ni durant le Parlement précédent, que le Gouvernement qu'il appuyait —je le suppose du moins, s'il s'occupe de politique depuis un certain temps, dans tous les cas, le Gouvernement qui était appuyé par un grand nombre d'honorables députés de l'Ouest—a inséré dans nos statuts une loi contenant les dispositions suivantes:

Toute personne qui par elle-même, ou par l'entremise d'une autre personne, emballe des fruits dans un colis fermé, dans l'intention de les vendre, fera marquer le colis d'une manière claire et indélibile, en lettres de pas moins d'un demi-pouce de hauteur, avant qu'il soit enlevé du local où les fruits auront été emballés,—

a) des initiales de ses prénoms, de son nom au long, de son adresse, ou, dans le cas d'une compagnie ou corporation, avec le nom de la compagnie ou le nom corporatif ou l'adresse;

b) du nom de la variété ou des variétés; et

c) de la désignation de la qualité du fruit, ce qui comprendra l'une des quatre marques suivantes, savoir: "Fancy", "No 1", "No 2", "No 3".

Suit une descripton des qualités. L'intention du gouvernement précédent était que tous ceux qui vendraient des fruits au Canada se conformassent à la loi. Cette loi a été adoptée sous la direction de M. Fisher, alors ministre d'Agriculture. Je n'ai jamais entendu un mot de protes-

tation contre cela. Lorsque nous avons voulu poursuivre les personnes qui ne marquaient pas leurs fruits conformément à la loi, nous avons constaté que sous la désignation d'"emballeur", nous ne pouvions pas les atteindre. Dans Ontario et la Colombie-Anglaise, de la part du consommateur, nous devrions poursuivre les horticulteurs et les emballeurs qui marquaient leurs fruits contrairement à la loi adoptée sous un gouvernement libéral. Ce que nous demandons c'est que ce qui a été fait par un gouvernement précédent soit arrangé de manière à ce qu'il n'y ait pas d'erreur.

M. THOMSON: Le Gouvernement actuel ne peut-il pas défendre quelques-uns de ses actes, d'après leur propre mérite, au lieu d'en appeler à ce qui a été fait par l'ancien gouvernement?

M. BURRELL: Si mon honorable ami veut bien me pardonner, je crois que c'est là une remarque extraordinaire de sa part. J'espère que je ne suis pas partisan outré au point de ne pas reconnaître l'utilité d'une loi adoptée par l'ancien gouvernement. Mais si nous pouvons avoir quelque moyen de l'améliorer, en la rendant plus simple et plus claire, est-ce que nous ne devons pas le faire? Ne serais-je pas un ministre d'Agriculture très extraordinaire, si je ne reconnaissais pas que si la loi est faible, il faut la renforcir? Je crois que les remarques de mon honorable ami sont tout à fait hors de propos.

M. NEELY: La loi dont a parlé mon honorable ami, et qui, je crois a été placée dans les statuts en 1906, ne parle que du marquage, du brûlage, de l'inspection et de l'emballage dans le Dominion du Canada, des fruits produits par des horticulteurs canadiens. Voici ce que je voudrais demander au ministre. Les fruits qui sont expédiés à travers les lignes américaines, les Etats-Unis, sont-ils soumis à une loi analogue à celle qui est proposée par le ministre. Les Etats où l'on cultive des fruits ont-ils adopté une semblable loi, en dehors des lois de tarif, forçant les exportateurs de fruits canadiens à marquer leurs fruits conformément à la loi des Etats-Unis? S'ils ne l'ont pas fait, je crois que cette mesure proposée est absolument et totalement hors de propos.

M. BURRELL: Aux Etats-Unis, on n'a pas la même loi fédérale que nous avons. On y a récemment passé une loi, qui n'a pas une aussi grande portée et n'est pas aussi bonne que cette mesure projetée, mais jusqu'à présent ce sont virtuellement les divers états qui ont traité cette question. Maintenant la question du marquage et de l'inspection est plus particulièrement traitée par l'entremise des diverses associations par tout le pays. Je dois dire, cependant, que si des produits sont expédiés dans ce pays, dont les propres producteurs sont obligés de se conformer à certaines exigences, vous pouvez être certains que les autorités des Etats-Unis ne permettront pas à des concurrents étrangers d'être admis sur un pied d'inégalité avec leurs propres producteurs sur les marchés américains.

M. NEELY: Ce n'est pas là une réponse très claire à la question que j'ai posée à l'honorable ministre. Le ministre sait parfaitement bien que la loi adoptée par l'ancien Gouvernement avait pour but de protéger les horticulteurs du Canada et les acheteurs en dehors du Canada au sujet des fruits cultivés dans les vergers du Canada.

M. BURRELL: Puis-je demander à mon honorable ami pourquoi le consommateur serait protégé contre l'horticulteur fourbe, rapace du Canada et ne le serait pas contre l'horticulteur fourbe et rapace des Etats-Unis?

M. NEELY: Je crois que nous pouvons sans crainte supposer que le consommateur canadien est très bien protégé par la loi dont le ministre a parlé—la loi en vigueur aux Etats-Unis relativement à l'emballage, à l'inspection, au brûlage et au marquage des colis de fruits expédiés en dehors des Etats-Unis. Il n'y a pas une seule raison pratique pour affirmer que cette loi soit dans l'intérêt des consommateurs de fruits en ce pays, et nous le sommes tous plus ou moins. Lorsque nos marchands de gros reçoivent une consignation de fruits des Etats-Unis qui ont été emballés, brûlés et marqués en vertu de la loi de l'Etat d'où ces fruits ont été exportés au Canada, les colis étant marqués "choice" ou "fancy" ou toute autre chose, ils savent parfaitement bien ce que ces marques signifient.

Une grande quantité de blé ou d'autres grains exportés du Canada sont classés différemment de ceux des autres pays, mais les minotiers de la Grande-Bretagne qui importent notre blé savent ce que signifie le blé dur n° 1 du Manitoba, et ils sont au courant de toutes et chacune des classes du Canada et des Etats-Unis. Ils ne sont pas trompés par le fait que la classe n° 1 du blé des Etats-Unis est tout à fait inférieure à la classe canadienne n° 1. Je ne puis rien voir dans la mesure proposée, si ce n'est que nous allons conférer au Gouverneur en conseil—qui dans le cas actuel veut dire le ministre de l'Agriculture, vu qu'il est le chef de son ministère—le pouvoir d'entraver, par des règlements au sujet du brûlage, du marquage et de l'inspection des colis de fruits expédiés des Etats-Unis au Canada, l'entrée des fruits en ce pays, nonobstant le fait qu'au moment actuel nous avons un tarif assez élevé qui protège amplement l'horticulteur canadien contre l'entrée des fruits des

Etats-Unis et des autres pays. Nous agissons d'après une supposition qui n'a pas été démontrée par le ministre et que nous n'avons nul droit d'accepter. Nous supposons que les fruits qui viennent des Etats-Unis en Canada ne sont pas convenablement marqués conformément à la loi du pays d'où ils viennent. Comme le ministre vient de la Colombie-Anglaise, il est tout à fait probable que la plus forte pression relativement à la mesure proposée vient de la province du ministre, et nous ne pouvons nous empêcher de supposer que cette mesure va être insérée dans nos statuts dans le but de donner au ministre le pouvoir de rendre plus difficile l'envoi des fruits des Etats-Unis dans l'ouest du Canada. Nous, gens de l'Ouest, avons assez de difficultés à surmonter sans qu'on y ajoute fardeau sur fardeau. Tous ceux qui ont vécu ou voyagé dans l'Ouest savent combien les fruits y coûtent cher. Nous ne récriminons pas, mais en vertu de la loi actuelle concernant le tarif, l'horticulteur de la Colombie-Anglaise est amplement protégé, et je m'opposerai certainement, au nom de la population des provinces des prairies, si en raison de toute mesure qui donnera au ministre ou à tout autre le pouvoir de rendre plus difficile l'importation des fruits de l'étranger, nous ne pouvons les avoir avantageusement des horticulteurs de la Colombie-Anglaise.

M. SMITH (Ontario-sud) : Je ne crois pas être un expert en fait de commerce des pommes, mais je sais qu'entre 1887 et 1896, j'ai entendu des députés de la gauche décrier très violemment les industries canadiennes, et dire que nous devrions acheter sur le marché où les prix sont le plus réduits et vendre là où ils sont le plus élevés. Depuis environ deux mois, j'ai entendu d'honorable député nous dire que nous devrions construire nos navires en Canada, qu'ils devraient être construits par des Canadiens.

M. CARVELL: Adopté.

M. SMITH: Qu'ils devraient être construits avec des matériaux canadiens. Mais lorsqu'on en arrive à ceci, ils sont prêts à renier tous leurs antécédents. Tout ce que nous demandons maintenant c'est que les Américains, ou tout autre peuple étranger qui envoient des fruits en Canada, soient mis sur un pied d'égalité avec les Canadiens, qu'ils marquent leurs fruits de la même manière que nous marquons les nôtres.

M. BUCHANAN: Je veux insister sur un point soulevé par mon honorable ami de Moosejaw. Si le Gouvernement soumet les fruits américains à certaines règles, n'est-il pas possible que ces règles les amènent à décider que ce n'est pas la peine d'emballer aux conditions requises par le Canada pour le peu de commerce de fruits qu'ils font avec notre pays? Où le ministre se propose-t-il de placer ses inspecteurs?

M. BURRELL: Je ne crois pas que nous ayons les difficultés prévues par mon honorable ami. Les emballeurs américains se servent de caisses ayant les mêmes mesures cubiques que les nôtres bien qu'ils se servent de deux colis, celui de la Californie et celui de Washington. On constatera, je crois, que lorsque les Américains apprendront qu'il leur faut marquer leurs produits conformément aux exigences de notre loi, ils le feront. Les inspecteurs seront naturellement placés aux portes d'entrée où arrivent les charges de wagons.

M. KNOWLES: Si les conditions étaient renversées, et si c'était un autre pays qui exigerait que nous emballions nos marchandises, pommes, beurre, ou toute autre chose conformément à leurs règlements, est-ce que cela ne tendrait pas à diminuer de beaucoup nos exportations vers ce pays?

M BURRELL: Je ne le crois pas.

M. KNOWLES: La seule manière possible d'établir la liberté du commerce est, pour chaque pays, de reconnaître l'honnêteté de l'administration des lois de l'autre. Je suis informé de bonne source qu'une députation a demandé à brûle-pourpoint une augmentation de droits et que le ministre a dit que bien que ses sympathies fussent de telle et telle façon, les délégués ne pouvaient s'attendre à une augmentation de droits. Ils sont revenus avec une seconde requête, savoir: que les règlements fussent rédigés de manière à ce que l'importation des fruits en ce pays fût grandement découragée, et le ministre n'a pas nié qu'en vertu de cet acte, il a le pouvoir d'arrêter virtuellement l'importation des fruits en ce pays.

M. BURRELL: Oh, non.

M. KNOWLES: Au moyen d'un règlement, il peut prescrire l'espèce de fruits importés. Cela donnerait au ministre le pouvoir d'empêcher l'importation de tout fruit d'un pays étranger. Il pourrait prescrire que ce fruit ne serait pas importé. Leurs espèces ne sont pas nos espèces, leurs conditions et leurs qualités sont différentes, et le ministre, s'il lui plaisait d'agir arbitrairement, aurait le pouvoir de faire des règlements qui prohiberaient virtuellement l'importation des fruits en Canada.

Je m'oppose à ce que sorte de ce Parlement le pouvoir de faire une chose qui virtuellement est la protection de l'échange libre de produits. Nous avons eu un cas un peu analogue à propos du bois, il y a quelques années, et nous avons prétendu que virtuellement le gouvernement par des

règlements augmentait les droits sur le bois de deux ou trois dollars. Le Gouvernement a répondu que le gouvernement libéral avait encouragé la contrebande. Quand la question a été débattue devant les tribunaux il a été découvert que nous avions raison et que le gouvernement avait tort, et qu'il n'y avait pas eu de contrebande du tout. En ma qualité de représentant des contribuables, j'ai peur de cette mesure, et je pense que les choses pourraient être laissées où elles en sont. La population de la Colombie-Anglaise trouve son marché pour les fruits et le bois dans les prairies, et assurément, elle devrait être satisfaite de l'état où elle se rouve. Elle ne nous fait pas de bien, et nous n'avons rien contre elle, mais il y a une limite à tout et ne mettez pas de restrictions qui rende l'obtention des fruits dans la prairie encore plus difficile et plus coûteuse.

M. C. J. THORNTON (Durham): L'honorable député qui vient de parler nous porterait à croire que le ministre, par cette modification, a le pouvoir d'interdire l'importation des fruits. L'article se lit:

Peut prescrire l'espèce de fruits qui seront importés, dont les paquets devant être étiquetés ou marqués.

C'est tout ce que fait l'article, il n'y a pas de prohibition du tout. Il déclare simplement quelles espèces de fruits doivent être étiquetées et marquées. L'expérience des dernières années nous a démontré la nécessité absolue qu'il y a d'avoir une inspection sévère pour protéger le consommateur. La preuve que nous avons eue au cours de cette session, au comité de l'agriculture a été de nature à nous convaincre qu'il faut que l'inspection soit encore plus sévère dans l'intérêt tant du producteur que du consommateur.

Cette modification vise à une inspection plus sévère. Elle prévoit simplement les espèces de fruits qui devront être étiquetées, les marques dont on doit se servir, les endroits auxquels les fruits doivent être inspectés, et l'amende qui doit être imposée s'il y a contravention à la loi. Voilà simplement le pouvoir que nous mettons entre les mains du ministre, et dans l'intérêt tant du producteur que du consommateur, il est absolument nécessaire vu la preuve que nous avons eue devant le comité de l'agriculture. Non seulement je suis étonné des déclarations faites par quelques honorables députés des provinces des prairies, mais, monsieur l'Orateur, vous avez dû remarquer que les honorables députés de la province de la Nouvelle-Ecosse n'ont rien à dire contre la modification projetée. Une demande est venue de la province de la Nouvelle-Ecosse, telle que comprise dans la preuve faite devant le comité de l'agriculture au cours de cette dernière session, pour une modification telle que celle-ci à la loi. Je suis surpris de l'attitude d'honorables députés des provinces de l'Ouest, qui se sont si violemment opposés à cette modification. Sans aucun doute, le fruit d'importation devrait être sujet à la même inspection et au même marquage que le le fruit domestique.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Mon honorable ami (M. Thornton) présume une chose que, je le prétends encore, ni lui ni personne de ce comité n'a le droit de présumer. Soyons francs au sujet de cette mesure, et que le ministre soit franc. L'honorable député qui vient de reprendre son siège aurait également dû être franc. Tant que nous comprendrons que cette mesure est présentée pour le bénéfice du producteur de fruits, il n'y aura pas de fausses représentations. Si le public consommateur, si le public qui est obligé d'acheter les fruits a fait de fortes représentations au ministre pour obtenir ce changement dans les règles, il ne nous en a pas été donné de preuves.

Nous désirerions savoir du ministre si des représentations ont été faites. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a présumé exactement ce que le ministre nous demande de présumer, et cela sans produire d'information, de preuve ni de démonstration du fait que c'est le consommateur qui demande cette protection. Si le consommateur a besoin de cette protection, qu'il la demande. Qu'on nous donne les liasses, que le ministre nous donne l'information au sujet des dispositions des consommateurs qui ont demandé cette protection contre la mise au marché des fruits de qualité inférieure, ou contre l'importation des autres pays, opérations par lesquelles le consommateur est trompé quant à la qualité des fruits qu'il achète.

M. JOHN A. BEST (Dufferin): Presque tous les membres du comité de l'agriculture de la Saskatchewan et de l'Alberta, aux deux séances du comité tenues au cours de la présente session, quand la question est venue pour examen, ont demandé qu'il y eût des règlements plus sévères au sujet des fruits qui viennent dans l'Ouest. Je suis membre de ce comité et je dis que tous les membres ont demandé une loi plus sévère.

M. DOUGLAS: La chose a été demandée par les producteurs de fruits d'Ontario qui voulaient être protégés contre les fruits qui viennent dans le pays.

M. BEST: Et par les consommateurs de l'Ouest.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Au sujet de la nécessité de règlements plus sévères quant à la mise au marché de fruits importés, je ne puis parler que de mon expérience personnelle. L'année der-

nière, dans mon propre comté, j'avais entendu formuler des plaintes très fortes relavement à l'importation de certaines qualités de pommes du côté américain au Sault-Sainte-Marie.

Il a été porté à ma connaissance que quelqu'un avait importé ces fruits qui n'étaient pas marqués et qui étaient frauduleusement emballés si l'on considère les qualités dirigeantes du Canada. Il n'y avait pas de marques par lesquelles l'acheteur canadien pût se satisfaire sur la qualité du fruit qu'il achetait. L'homme qui a importé ces fruits a prélevé d'acheteurs trop confiants à un prix inférieur aux prix ordinaires le prix d'une grande quantité de ces effets délétères. Les barils et les boîtes étaient emballés de telle façon que les meilleurs fruits paraissaient à la surface. Pendant un certain temps, ce monsieur à fait affaires dans un bureau de terres, mais, quand la population a découvert qu'elle avait été jouée, l'individu est disparu. Au nom du consommateur, de celui qui avait été trompé par l'absence d'une protection de la nature de celle que donne cette résolution, j'ai immédiatement porté la chose à l'attention de mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) pour qu'il envoyât un inspecteur chargé d'examiner les fruits, et je suis bien sûr que l'inspecteur va soutenir mes assertions quant à la condition des affaires. Il y a un cas qui m'arrive à moi personnellement, où les consommateurs auraient été protégés par une loi de cette nature, et, à mon avis, il suffit pour démontrer que cette modification projetée est absolument nécessaire.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BURRELL demande à deposer un bill (n° 199) tendant à modifier la loi des inspections et de la vente.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Sur motion de l'honorable Frank Cochrane (ministre des Chemins de fer et des Canaux) la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des chemins de fer et de prescrire qu'il sera versé au commissaire chef de la commission des chemins de fer pour le Canada un traitement annuel de $12,500.

M. LEMIEUX: Est-ce qu'il est fait quelque chose pour les autres commissaires ou est-ce seulement pour le chef.

M. BOYCE.

M. COCHRANE: Il n'a pas été jugé sage pour le présent de changer le traitement des autres. Je puis dire que j'avais convenu avec feu le juge Mabee de porter son traitement à cette somme. Le président actuel de la commission a abandonné un traitement de $14,000 par année pour venir ici, et il est venu sans aucune promesse du tout quant à l'obtention d'une augmentation. Cette cour est à certains égards la cour la plus importante du pays, et elle se rapproche peut-être plus que toute autre des besoins de la population. Je trouve que nous ne demandons pas trop en demandant que le traitement du chef de la commission soit porté à cette somme. Quand le bill sera présenté il comprendra une dispostion qui interdira aux compagnies de chemin de fer de déplacer les terminus sans considérer les intérêts de ceux qui sont localisés à ces terminus. Je ne crois pas que la refonte générale de la loi des chemins de fer puisse être accomplie à cette session, mais je crois que cela va protéger les employés de chemin de fer de tout ce qui peut se produire quant aux changements des terminus d'ici à la prochaine session. Il va être inclu dans le bill une disposition à cet égard.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je n'ai pas d'objection à ce que le traitement du chef de la commission soit augmenté. Mais j'aimerais devoir inclure dans le bill une modification transférant au Parlement certaines questions qui sont maintenant supposées référées à la commission. Je ne crois pas que nous puissions obtenir de cette commission des chemins de fer la suppression des griefs relatifs au transport que le peuple demande. Aujourd'hui les griefs, surtout dans l'Ouest, touchant l'inégalité des taux des marchandises et des voyageurs, du télégraphe et des messageries, sont présumés être du ressort de la commission des chemins de fer, mais j'avais espéré qu'il serait présenté une mesure à cette session qui enlevât ces questions à la juridiction de la commission des chemins de fer, et qui le fît affirmer par le Parlement, le principe qu'il devrait y avoir égalité non seulement des taux de chemins de fer, mais encore de télégraphe et de messagerie par tout le pays. Depuis plus de deux ans que cette question est devant la commission des chemins de fer le remède ne se fait pas encore voir. Nous faisons pour l'entretien de cette commission de grands frais. Elle voyage par tout le pays; elle recueille beaucoup de témoignages, et elle fait tout excepté d'accorder les remèdes que les besoins du pays demandent. Je pense, monsieur l'Orateur, que, en définitive le remède peut venir que du Parlement, et le peuple a les yeux sur le Parlement pour obtenir ce remède. Le principe fondamental des taux de transport dans ce pays ne devrait

pas être une question que la commission des chemins de fer a à décider, mais une question qui relève du Parlement. Les différences dans l'égalité des taux de transport devraient être traitées par le Parlement et n'être pas laissées à la commission. Si nous avions un principe de ce genre incorporé dans notre législation, nous savons que le chemin de fer du Pacifique pourrait se permettre de réduire ses taux de transport et ses autres demandes dans l'Ouest d'environ quarante p. 100, et qu'il ferait encore de gros profits pour ses actionnaires.

Mais on nous dit que nous ne pouvons avoir l'égalité des taux de transport au Canada, parce que nous avons deux autres chemins de fer qui ne pourraient pas soutenir la concurrence qui s'ensuivrait. Si cela est le cas, le Parlement doit régler cette question et la commission des chemins de fer ne peut pas la régler. Il se peut que le Parlement puisse trouver quelque espèce d'indemnité pour ces deux autres compagnies, qui d'après ce qu'on nous dit, devaient être des concurrents, et qui maintenant admettent qu'elles ne peuvent faire de concurrence contre l'égalité des taux par tout le pays. Je regrette que nous n'ayons pas cette législation à l'heure présente. Je me rends compte de ce que le ministre dit, que des circonstances se sont présentées qui jusqu'à un certain point ont peut-être empêché la refonte de la loi des chemins de fer de se faire cette année, mais je saisis cette occasion pour affirmer de nouveau que le seul remède à ce gros et important grief qui existe dans l'ouest du Canada ne peut venir que du parlement. Cette commission recueille des sommes énormes de preuve; nous avons multiplié les avocats parce qu'ils s'associent à ces causes; les provinces de l'Ouest ont aussi employé des avocats, et toute espèce de documents sont présentés à la commission, mais les commissaires des chemins de fer ne pourraient pas régler la manière d'agir relative à cette question, même si nous leur versions $25,000 par année. La seule espérance de remède doit venir sous forme de législation, par ce parlement comprenant le principe législatif que l'égalité des taux de transport doit régner, et que tout le peuple du Canada qui contribue également à la subvention des chemins de fer a droit à un traitement égal de ces chemins de fer. On me dit que la commission des chemins de fer aujourd'hui souffre des retards parce qu'elle a peur de prendre une attitude basée sur un principe et d'assumer une attitude sur sa manière d'agir. Si cela est, la commission des chemins de fer, quelle que soit la générosité avec laquelle on la rétribue, ne fait pas ce qu'on attendait d'elle.

Aux Etats-Unis, la commission des chemins de fer de ce pays-là, est entravée par certaines limitations constitutionnelles, et cependant elle donne des remèdes, mais le remède immédiat n'est pas en vue pour nous aujourd'hui et il ne viendra jamais de la commission des chemins de fer. C'est le parlement qui doit poser le principe fondamental. Regardez la classification immense des effets à transporter que les compagnies de chemins de fer ont rédigée elles-mêmes et qu'elles ont imposée au pays. Il est presque impossible maintenant de faire simplifier cette classification dans l'intérêt de l'expéditeur, et le parlement devrait mettre dans la loi des chemins de fer un principe qui supporte l'idée d'une classification simple. La commission croît en volume, elle croît en nombre, elle croît au point de vue des traitements, elle croît dans le nombre des avocats qui sont engagés, et l'on me dit que les avocats des compagnies de chemins de fer viennent à l'audition de ces causes avec de grosses malles pleines de documents et de preuves qui n'ont pas été digérés, et qui, s'ils étaient digérés ne pourraient pas être traités d'une façon satisfaisante par la commission des chemins de fer. Mon projet peut manquer de force, je ne parle que pour moi-même, mais je dis que la conviction qui s'accroît chez le peuple du Canada est que les griefs de chemins de fer dans leur forme substantielle doivent être considérés par le parlement, et que le remède doit venir immédiatement du parlement, s'il doit être efficace. Le remède n'est pas en vue aujourd'hui et je n'ai vu personne qui puisse donner au peuple du Canada une raison satisfaisante qui justifie cette différence dans les taux de chemin de fer qui prévaut contre l'Ouest en faveur de l'Est, et personne ne peut me dire maintenant pourquoi cette corporation d'une richesse énorme, la compagnie canadienne du Pacifique ne devrait pas immédiatement réduire ses taux.

Je crois qu'elle est disposée à le faire si l'on peut trouver le moyen de l'y forcer. Si cette concession entraîne une préférence temporaire et injuste contre les deux autres compagnies, alors le Parlement pourra trouver un moyen de les indemniser. La commission des chemins de fer ne peut pas trouver le mode de les indemniser; elle ne peut imaginer la ligne de conduite qui est nécessaire pour faire face au cas. Par conséquent, tout en admettant l'habileté du chef et les bons services qu'il a rendus à la commission, cette commission n'a pas fait de progrès substantiel dans la manière dont elle a traité la grande question de l'inégalité des taux, de la simplification de la classification des taux, et elle n'est pas en état de définir une ligne de conduite qui devrait se trouver à la base des taux de chemin de fer dans ce pays, parce que les taux ne sont par morcelés au taux d'état ainsi qu'ils le sont aux Etats-Unis, et régis par

plus ou moins de juridiction d'état. Le Parlement a des pouvoirs illimités, il a délégué ces pouvoirs à la commission, mais la ligne de conduite n'a pas été déléguée. Nous ne pourrons jamais avoir une commission, peu importe la quantité d'énergie dont elle fera preuve, qui en vienne à conclure qu'elle est en faveur de l'égalité des taux. L'Ouest a droit à des taux de transport égaux, et à raison de ce trésor débordant de la compagnie canadienne du Pacifique, à la réduction que l'on nous a promise il y a des années et à laquelle nous avons droit, ainsi que je le crois et que je l'ai toujours soutenu, d'après la charte originaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique. J'attire de nouveau l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux et du Gouvernement sur le fait que le remède que l'Ouest demande ne viendra pas de la commission mais de quelque action prise par cette Chambre sous la direction du ministre des Chemins de fer, en vertu de modifications insérées dans la loi des chemins de fer.

M. E. W. NISBITT (Oxford-nord): Je suis heureux de voir que le Gouvernement reconnaît les importants services du président de la commission des chemins de fer par l'augmentation du traitement de son chef conformément à la responsabilité de sa position. Je regrette seulement que les grands services de M. le juge Mabee n'aient pas été reconnus de la même manière. Nous avons un homme capable à la tête de la commission des chemins de fer, et je crois qu'il mérite cette augmentation.

Il me ferait vraiment peine de voir la question de tarif-marchandises se discuter ici. Nous n'y gagnerions absolument rien, nous perdrions tout simplement des semaines et des semaines à en entendre parler. Je ne suis pas de l'avis du député de York-sud. Cette question est entre bonnes mains, le public sera satisfait des conclusions que la commission va lui soumettre aussitôt qu'elle le pourra. Elle a toujours beaucoup de questions à étudier. A mesure que la commission des chemins de fer prendra de l'importance, comme elle est destinée à en prendre par suite de la prospérité grandissante du pays, les autres branches de la commission seront reconnues, elles aussi, je l'espère.

M. R. LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur le président, comme cultivateur et comme représentant d'une classe purement agricole, du comté de Laprairie-Napierville, je viens en leur nom opposer cette résolution qui demande d'augmenter le salaire du président de la commission des chemins de fer, en le portant de $10,000 qu'il est aujourd'hui, à $12,500 par année. La première raison de mon opposition est que c'est le plus haut salaire payé dans le pays à un fonctionnaire public. Le juge en chef de la cour suprême ne reçoit que $10,000 de salaire, et celui du premier ministre lui-même n'est que de $12,000.

Je ne vois pas pourquoi le président de la commission des chemins de fer aurait un traitement plus élevé que le premier ministre ou le juge en chef de la cour suprême.

J'ajouterai qu'il y a quatre autres commissaires sur cette commission qui reçoivent chacun $8,000 par année.

Si l'honorable ministre des Chemins de fer est encore à la tête de ce département, l'an prochain, il viendra peut-être encore demander une augmentation pour les quatre autres commissaires qui, selon moi, sont déjà bien payés.

Je ferai remarquer, en passant, que le Gouvernement tient à favoriser toujours les gros bonnets. Nous avons dans le service civil beaucoup d'employés qui reçoivent des salaires modestes, variant de mille, douze cents à quinze cents dollars par année, qui ont des familles à élever comme ces hauts fonctionnaires, et cependant il n'est jamais question d'augmentation pour eux.

Pour un seul homme que nous venons de choisir comme président de la commission, nous augmentons, du coup, son salaire de $2,500. C'est une injustice à faire à tous les autres employés du pays. Pour cette raison je m'oppose à la résolution maintenant devant vous, monsieur le président, et je propose:

Que l'on biffe de la résolution $12,500 et qu'on y substitue $10,000.

M. COCHRANE : En réponse au député de York-sud, j'admettrai que la commission instituée par mon prédécesseur a étudié durant quelque temps la question des téléphones et télégraphes et n'a pas encore fait rapport. J'ai tâché de faire terminer cette enquête afin de donner effet aux décisions qu'elle aurait rendues. Elle fera bientôt rapport au sujet du tarif de transport des marchandises dans l'Ouest. Au cours de la discussion qui a eu lieu l'autre jour, plusieurs députés ont pensé qu'on avait établi l'inégalité de ces taux en ce qui concerne l'Ouest. Il n'y a aucun doute au sujet de cette inégalité. Le président de la commission me dit qu'il y a 230,000 différents taux à examiner. Combien de temps faudrait-il à la Chambre pour cet examen? On frémit à la seule pensée de ce qu'il lui en faudrait. La commission peut sembler avoir fait une longue étude du sujet, mais pour peu que l'on considère les difficultés à résoudre pour arriver à l'ajustement de ces taux, on admettra qu'elle n'a pas été trop lente. Je suis certain que dans une couple de mois elle pourra rendre sa décision.

Pour ce qui est de la proposition d'amendement de M. Lanctôt, je dirai que si le

juge en chef de la cour Suprême ne touche pas plus de $10,000, ce n'est pas une raison pour que les membres de la commission des chemins de fer, constamment en rapport avec le public comme ils le sont, ne soient pas bien rémunérés.

Je trouve bien que le traitement des juges de la cour Suprême n'est pas assez élevé, mais mon ministère n'a pas à y voir. J'espère qu'on finira par augmenter ce traitement, car dans un jeune pays comme celui-ci, on ne saurait s'attendre à trouver de bons hommes pour remplir ces importantes fonctions si on ne leur assure un traitement convenable, surtout à cette époque où l'on voit partout que le coût de la vie a augmenté. Le traitement de $10,000 qui suffisait peut-être, il y a une dizaine d'années, ne suffit plus.

Je ne puis accepter la proposition d'amendement de mon honorable ami.

M. BUCHANAN: A-t-on accordé ou s'occupe-t-on d'accorder une pension de retraite aux membres de la commission des chemins de fer? On les a nommés pour dix ans, sauf à les nommer de nouveau. Quelques-uns se font vieux, et à l'expiration de leur terme, ils ne chercheront pas à se faire nommer de nouveau. Le ministre a-t-il songé à créer une pension de retraite?

M. BORDEN: Je ne sais pas si c'est à la connaissance de l'honorable député de Medecine-Hat, mais on a fait une exception en faveur de deux messieurs qui ont rempli les positions de président de la commission. M. le juge Killam et M. le juge Mabee avaient tous deux été pendant quelques années sur le banc. Lorsqu'ils furent nommés à la présidence de la Commission des chemins de fer, une disposition spéciale décréta que leurs années de services en cette dernière qualité leur seraient comptées lors de leur retraite. Ils avaient gagné en partie leur pension comme juges, mais leurs services à la commission devaient compter. C'est, en termes généraux, l'effet de l'arrangement. En dehors de ce cas-là, il n'a jamais été pourvu à une pension en faveur des membres de la Commission des chemins de fer du Canada.

M. NEELY: En réponse à l'honorable député de Medecine-Hat le premier ministre a donné des renseignements concernant deux personnes qui ont quitté le banc pour devenir présidents de la Commission des chemins de fer. Mais ce n'est pas ce que l'honorable député a demandé.

M. COCHRANE: On n'a pas pourvu à une pension pour les autres.

M. NEELY: Je comprends cela. Mais je crois que l'honorable député de Medicine-Hat désirait savoir si le Gouvernement avait mis à l'étude un plan pour pourvoir à la pension de ces messieurs. Prenez, par exemple, le président actuel; il n'a pas été pris sur le banc, mais à sa clientèle qu'il a dû abandonner et le fait de s'en séparer pendant dix ans aura pour effet de briser tous ses rapports avec ses clients. Et les autres membres de la commission sont dans le même cas. Je voudrais savoir si le Gouvernement a l'intention de pourvoir à cela.

M. BUCHANAN: Je voudrais aussi avoir le même renseignement en ce qui concerne les commissaires des chemins de fer qui se retireraient quelques années avant l'expiration du terme de leurs fonctions, dix ans.

M. COCHRANE: Il n'y a rien de fait en leur faveur.

M. BORDEN: Il n'y a aucune disposition, actuellement, dans la loi, excepté pour le cas que j'ai mentionné, mais j'ai toujours cru que les deux messieurs auxquels j'ai fait allusion avaient refusé d'accepter la présidence de la commission à moins d'une disposition de ce genre. Il n'a rien été fait de tel à l'égard du nouveau président, et, dans mon opinion, la chose n'était pas possible parce qu'il n'a jamais fait partie de la magistrature. Il est parfaitement vrai, comme l'a mentionné l'honorable député (M. Buchanan), que la nomination à la Commission des chemins de fer n'entraîne pas avec elle une allocation de pension, comme la nomination au banc. Il est parfaitement vrai qu'à moins que le président de la Commission des chemins de fer ne soit pris dans la magistrature, comme il s'agit de choisir un homme d'expérience et de grandes capacités, il doit d'ordinaire être forcé d'abandonner un revenu beaucoup plus considérable que même celui auquel pourvoit l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer. Ce sont là matières à considération. Mon honorable ami de Humboldt (M. Neely) a demandé si le Gouvernement a quelque déclaration à faire à ce sujet. Dans le moment je ne puis pas dire que le Gouvernement en est arrivé à une conclusion à ce sujet, ni qu'il ait eu l'occasion de lui accorder beaucoup d'étude, mais nous n'oublierons pas sa proposition et il est possible que nous puissions la considérer plus mûrement plus tard. Je ne veux pas cependant paraître engager le Gouvernement dans le sens d'une pension future dans le cas actuel. N'ayant pas étudié la question, il ne nous est pas possible de faire aucune déclaration.

M. PUGSLEY: Je suis porté à croire qu'il serait difficile d'avoir un homme de première classe à la position de président de la Commission des chemins de fer, position à laquelle il n'est pas attaché de pension de retraite, pour un traitement moindre que celui que l'on propose, savoir, $12,500. Mais je crois que le Gouvernement devrait prendre en considération les appointements des fonctionnaires de la magistrature de tous les ordres afin d'en arriver à quelque chose

qui ressemble à une égalité dans ces appointements. Il semble absurde à un homme du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'île du Prince-Edouard, qu'un juge en chef, et ces messieurs de même que quelques-uns des juges puînés, sont des hommes de grandes capacités, ne reçoivent que $7,000 par année, pendant que celui qui occupe la position de président de la Commission des chemins de fer, dont l'habileté n'est probablement pas au-dessus de celle de quelques-uns de ces messieurs toucherait un traitement deux fois plus élevé. Il y a aussi une anomalie en ce qui concerne les membres de la commission internationale des eaux limitrophes. Voilà un tribunal qui devrait, s'il se compose d'hommes capables qui se désintéressent complètement des travaux ordinaires de la politique et de la profession légale, qui devrait commander le respect du peuple des deux pays, être un des tribunaux les plus importants qu'aucun pays n'a jamais créés pour régler les difficultés entre deux pays. Ces messieurs reçoivent $7,500. Mais je comprends qu'ils ont le droit d'exercer leur profession. Je connais un de ces messieurs qui aujourd'hui peut être occupé à entendre la discussion d'une cause internationale très importante et qui, demain, conduira peut-être un procès dans une cour de comté. Je veux dire que non seulement cela est dérogatoire à la cour internationale des eaux limitrophes, mais que cela permet à un membre de cette cour qui reçoit $7,500 de gagner beaucoup plus avec sa profession, mettant son traitement deux fois plus élevé que celui des juges de la cour Suprême. C'est toujours décourageant pour un juge de la plus haute cour de voir un homme occupant une position dans la magistrature nommé à un tribunal relativement de peu d'importance et touchant des appointements plus considérables que ceux des juges du tribunal le plus élevé du pays. Je crois qu'on devrait essayer de trouver le moyen d'en arriver à une certaine égalité dans les appointements afin de rendre justice aux messieurs qui occupent ces hautes positions et afin qu'il soit possible de s'assurer les services des meilleurs hommes. En ce qui concerne la résolution, moi, pour ma part, je crois que le montant n'est pas trop élevé.

M. BORDEN: Mon honorable ami appréciera sans doute le fait que les membres de la commission auxquels il a fait allusion sont nommés pour une période qui peut ne pas excéder cinq ans et que, de plus, il n'y a pas de pension attachée à la position. Le procédé adopté en ce qui regarde les trois messieurs nommés est celui qui, je crois, a été soumis par l'ancien gouvernement.

M. PUGSLEY: Je ne crois pas qu'il ait été adopté d'arrêté du conseil à ce sujet. Quand la question est venue devant moi, j'ai, dans tous les cas, prévenu un de ces messieurs, M. Barnhill, qu'il aurait à dévouer tout son temps à ses fonctions.

M. BORDEN: Je suis sujet à correction, mais je crois avoir vu quelque part une déclaration du premier ministre d'alors à l'effet que le droit d'exercer leur profession ne leur serait pas refusé. J'admets bien que je ne me rappelle aucun arrêté du conseil à cet effet, mais je crois que c'était là l'idée telle que je l'ai comprise.

M. PUGSLEY: Je pourrais peut-être rafraîchir la mémoire de mon très honorable ami. Il trouvera, je crois, une lettre de sir George Gibbons dans laquelle il déclarait préférer être employé à tant par jour. L'arrêté du conseil passé par l'ancien gouvernement pourvoyait, cependant, à un traitement annuel de $7,500.

M. BORDEN: Je ne me rappelle pas cela. Je me rappelle très bien—à moins de me tromper grandement—une lettre de sir Wilfrid Laurier dans le sens que je viens de mentionner.

M. PUGSLEY: C'est possible qu'il en existe une.

(L'amendement de M. Lanctôt est rejeté.)

La résolution est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. COCHRANE demande la permission de présenter un bill (n° 200) amendant la loi des chemins de fer.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

RENVOI DU BILL DES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. PUGSLEY: Je me lève pour m'opposer à la prise en considération de ce bill à présent. Je désire attirer l'attention de mon très honorable ami sur le fait qu'il a donné au très honorable chef de l'opposition une liste de certains bills qui devaient être étudiés à cette séance. Lorsque le très honorable chef de l'opposition m'a informé qu'il ne pourrait pas assister, il m'a fait part de la liste que le premier ministre lui a remise et ce bill n'en faisait pas partie.

M. BORDEN: Le très honorable député pensait-il que ce bill ne serait pas discuté.

M. PUGSLEY: Je suis convaincu qu'il devait le penser.

M. BORDEN: Alors nous allons attendre.

DISCUSSION DE LA RESOLUTION RELATIVE A LA COMMISSION DE CONSERVATION.

Sur motion de M. Borden, la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante:

Décide, qu'il y a lieu de modifier la loi de la conservation et de pourvoir à la nomination d'un officier à titre d'assistant du

président et secrétaire de la commission qui aura le rang et le traitement d'un sous-chef de département.

(Présidence de M. l'Oraeur-suppléant.)

M. BELAND: Cela n'augmente pas le nombre des fonctionnaires?

M. BORDEN: Non. On a suggéré qu'au lieu de nommer un secrétaire, un des fonctionnaires actuels pourrait être nommé assistant du président et secrétaire de la commission, avec l'intention de le charger comme fonctionnaire permanent de remplir quelques-uns des devoirs du président, ce qui lui permettrait d'accomplir un travail plus utile et plus effectif qu'il n'a pu le faire avec le système actuel. Le bill tel que proposé m'a été suggéré par M. Sifton, le président de la commission. Je l'ai consulté ainsi que M. White avant de présenter la mesure à la Chambre. M. Sifton est d'opinion qu'il pouvait se faire un travail plus effectif grâce à cette mesure et à la réorganisation du personnel qu'elle comporte.

M. NESBITT: La nomination d'un sous-chef impliquera-t-elle celle d'un autre fonctionnaire?

M. BORDEN: Elle n'implique pas la nomination d'un autre fonctionnaire; elle signifie qu'un des fonctionnaires actuellement à l'emploi de la commission recevra un statut différent et une légère augmentation de salaire. Ce n'est pas l'intention de nommer d'autres fonctionnaires—du moins, on ne m'a pas communiqué de semblable intention.

(La résolution est rapportée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BORDEN a alors demandé l'autorisation de présenter un bill (n° 204) modifiant la loi de la conservation.

(La motion a été adoptée et le bill lu la 1re fois.)

FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. PUGSLEY: De crainte que mon très honorable ami ne puisse se méprendre au sujet de mes paroles à l'égard de l'article 6, j'ai parlé au whip en chef de notre côté. Bien qu'il soit vrai que le leader de l'opposition m'ait montré le renvoi de mon très honorable ami—et le numéro 6 n'était pas inclus—néanmoins, le whip en chef de ce côté affirme qu'il n'a pas été conclu d'entente que cet article serait débattu. Je crois seulement juste de mentionner cela à mon très honorable ami, de sorte qu'il comprendra que telle est la position.

M. BORDEN: En l'absence du très honorable leader de l'opposition, et en présence de l'objection soulevée par mon honorable ami, je ne voudrais pas procéder sans son consentement. Je suis parfaitement prêt à procéder, et je préférerais le faire; mais je ne veux pas que l'on croie que je profite le moindrement de l'absence du chef de l'opposition.

M. PUGSLEY: La difficulté consiste en ce que le whip en chef de ce côté a fait observer au whip en chef conservateur que nous consentirions à procéder. Je consens parfaitement à retirer mon objection en présence de cette entente.

M. PARDEE: Il est seulement juste de dire, en ce qui concerne toute entente, que le Gouvernement a la parfaite liberté de procéder à la délibération du numéro 6, et je crois que le whip en chef me soutiendra dans cette affirmation. Il a été échangé quelques paroles à six heures, et j'ai distinctement fait observer que si le Gouvernement jugeait à propos de procéder à la délibération de la mesure, nous étions, en ce qui nous concernait, consentants à procéder. Je fais ces observations pour qu'il ne puisse pas y avoir de malentendu.

Sur appel de l'ordre pour la prise en considération du bill n° 21, autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, tel qu'amendé en comité général.

M. PUGSLEY: Je propose, appuyé par M. Oliver, que le bill n° 21, intitulé: "Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire", ne soit pas maintenant délibéré, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, dans le but d'étudier un amendement à ce projet de loi proposé par M. Carroll, le député de Cap-Breton-sud, afin aussi que le dit projet de loi soit régulièrement rapporté à la Chambre, avec ou sans amendements.

M. l'ORATEUR: Je ne considère pas que cet amendement soit dans l'ordre. Il me semble qu'il devrait désigner que le bill est amendé dans un sens spécial, et, si nécessaire, indiquer l'amendement projeté. Il ne l'indique pas. Il énonce: " Un amendement proposé par M. Carroll ".

M. PUGSLEY: La raison pour laquelle je présente ma motion est que le rapport du comité n'a pas encore été reçu par la Chambre, qu'il n'a pas été régulièrement soumis à la Chambre et qu'il n'a pas été régulièrement inscrit sur le Feuilleton des ordres du jour. Vous n'avez qu'à examiner les " Débats " pour vous en assurer. De fait, lorsque le président du comité vous a présenté le projet de loi, vous avez posé la question à la Chambre: quand le rapport sera-t-il reçu? et mon très honorable ami a immédiatement proposé l'ajournement de la Chambre, de sorte que la Chambre n'a pas ordonné la réception du rapport. En conséquence, ce rapport n'est pas en mesure d'être délibéré. C'est un motif. J'attirerais l'attention de Votre Honneur sur la page 9827 des " Débats ". Voici ce qui est survenu. Après quelque débat au sujet du rapport du comité—que j'ai cru

de mon devoir d'alléguer qu'il n'était pas conforme aux faits—j'ai fait observer:

M. PUGSLEY: Le président vous a présenté un faux rapport.

M. l'ORATEUR: Quand ce rapport sera-t-il reçu?

C'est la question posée par Votre Honneur. Quelques honorables membres se sont écriés: "Non, ne le recevez pas". Alors mon très honorable ami a immédiatement proposé l'ajournement de la Chambre. Puis, la question a été posée, et Votre Honneur a déclaré que la proposition d'ajournement était adoptée. Par conséquent, le rapport ne figure pas régulièrement sur le Feuilleton des ordres du jour.

M. l'ORATEUR: Lorsque la question a été posée, j'ai immédiatement déclaré: "A la prochaine séance de la Chambre". Je me rappelle avoir prononcé ces paroles, car je ne savais pas si l'on désirait l'étudier à cette séance-là ou bien à la prochaine séance de la Chambre. Le greffier a appelé mon attention sur l'ordre et j'ai laissé les choses à ce point. Il serait dans l'ordre, je crois, de proposer que le rapport ne soit pas maintenant délibéré, mais que le projet de loi soit renvoyé pour plus ample délibération. Je ne crois pas cependant que l'amendement proposé soit régulier ou qu'il serait dans l'ordre.

M. PUGSLEY: Votre Honneur me permettra-t-il de discuter brièvement ce point?

Un honorable MEMBRE: Non.

M. PUGSLEY: Je m'adressais à Son Honneur l'Orateur. Je ne pense pas qu'il soit tout à fait dans l'ordre, ou de la dignité de la Chambre, qu'un membre interpelle et suggère ainsi à l'Orateur sa ligne de conduite, lorsqu'on en appelle à ce dernier. Lorsqu'un membre dit non, c'est une insinuation contre l'Orateur. J'en appelais à Son Honneur l'Orateur en sa qualité de président impartial de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Je me rappelle très distinctement, et je puis m'en rapporter au greffier, qui est venu me parler à ce sujet, car j'ai fait remarquer que je ne savais pas si l'on désirait procéder à la délibération à cette séance-là: La règle énonce:

Tous les amendements présentés en comité sont rapportés par le président de la Chambre, qui les recevera immédiatement. Après rapport, le projet de loi peut être débattu et amendé, avant que la troisième lecture soit ordonnée. Toutefois, lorsqu'un bill est rapporté sans amendement, une troisième lecture est immédiatement ordonnée à la date que la Chambre pourra fixer.

M. PUGSLEY: Naturellement, je ne puis discuter la parole de Votre Honneur, et si Votre Honneur est sûr d'avoir prononcé ces paroles, je ne le voudrais pas. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne vous ai pas entendu, les Débats ne les consignent certainement pas, et je doute qu'un honorable membre les ait entendues.

M. l'ORATEUR: Je suis très certain que la Chambre doit m'avoir entendu, et je puis en appeler au greffier, qui se tenait à mes côtés. Je ne savais pas si l'on désirait le délibérer à cette séance-là ou bien à une autre séance, et le greffier m'a rappelé que ce devait être à la prochaine séance de la Chambre. Je l'ai répété assez fort.

M. PUGSLEY: Pour être précis, je pourrais dire, monsieur l'Orateur, que les Débats ne consignent rien en sus de ce que j'ai dit. Il est une autre raison pour laquelle je prétends qu'il ne faudrait pas délibérer l'amendement ce soir, et c'est que...

M. l'ORATEUR: Je voudrais savoir où nous en sommes. Si l'honorable membre parle sur cette motion, il ne pourrait naturellement le faire, parce que j'ai décidé qu'il était hors d'ordre. S'il propose cependant que le bill soit renvoyé pour plus ample considération, il sera dans l'ordre et pourra parler sur cette motion.

M. PUGSLEY: Avec la permission de Votre Honneur, je changerai la motion.

M. l'ORATEUR: Jai devant moi les Procès-verbaux, et ils énoncent: "Le bill a été rapporté sans amendement, à être délibéré à la prochaine séance de la Chambre".

M. PUGSLEY: Nous sommes dans cette position, que les Débats ne consignent pas cette acceptation. Les Procès-verbaux la consignent. Ils sont subséquemment dressés par le greffier. Votre Honneur se rappelle qu'il a été accepté. En ce cas, j'ai l'honneur de proposer:

Que le bill n° 21, Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, soit maintenant délibéré, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre pour plus ample considération.

A l'appui de cette motion, je désirerais attirer l'attention de Votre Honneur sur le fait que, avant la soumission du rapport à Votre Honneur, le comité avait été saisi de deux amendements. L'un était un amendement présenté par mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carroll), portant qu'il faudrait, autant que praticable, utiliser des matériaux canadiens dans la construction des navires prévus par le projet de loi. Le président a refusé d'autorisé le député de Cap-Breton-sud à soumettre cet amendement au comité. Je considère que c'était illégal et irrégulier de refuser. Je suis sûr que vous en verrez l'importance, car, si le président avait raison, tout ce que le Gouvernement a alors à faire est de remettre de jour en jour les différents articles d'un bill, puis de profiter de l'occasion de se

lever immédiatement, et de proposer que le comité rapporte le bill. De la sorte, il empêchera absolument tout membre de la Chambre de présenter un autre article ou d'autres articles au projet de loi. L'effet d'une motion de remettre une plus ample délibération de différents articles et de les délibérer en premier lieu à la date à laquelle cette délibération a été renvoyée, empêche la considération de tous autres articles qui pourront être présentés, jusqu'à ce qu'on ait disposé des articles, dont la délibération a été remise. Par conséquent, cela empêche absolument tous membres particuliers de la Chambre de proposer d'autres articles à la délibération du comité. Le président a décidé que l'honorable député de Cap-Breton-sud ne devrait pas avoir l'occasion de présenter cet amendement. Je considère qu'il avait manifestement tort. Mais, en outre, monsieur l'Orateur, lorsqu'il était sur le point de proposer le rapport du bill, j'ai proposé que le président quittât le fauteuil.

Cette motion est très importante. Si elle eût été adoptée, elle eût eu pour résultat d'empêcher l'effet de celle du premier ministre; la question fût demeurée ouverte et mon honorable ami de Cap-Breton-sud ou tout autre honorable député eût pu réclamer l'attention du président dans le but de proposer une clause additionnelle. Il apparaît clairement dans le journal des Débats que la motion a été faite, et je désire affirmer, mettant en jeu mon honneur parlementaire, que le président a sans aucun doute entendu la motion puisqu'il l'a soumise au comité, et aussitôt après l'a changée.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député aborde la question par le mauvais côté. Bourinot dit, à la page 280, concernant la présidence:

> Si un député désire attaquer sa décision ou sa conduite (du président) il doit procéder en la forme usuelle en donnant un avis de motion sur le sujet.

Donc, si le but de l'honorable député est de critiquer la conduite du président, il ne lui est pas permis de le faire de la façon dont il s'y est pris. Il faudrait faire une motion explicite, après avoir donné l'avis usuel.

M. PUGSLEY: Je n'attaque pas la conduite ou les motifs du président. Je ne discute pas le motif auquel il a obéi.

M. l'ORATEUR: Mais l'honorable député attaque la décision, ce qui est la même chose. La décision du président ne peut être attaquée de cette façon irrégulière.

M. PUGSLEY: La motion à laquelle réfère Votre Honneur aurait pour objet de censurer le président; tandis que ma motion à moi a une plus large portée; ma motion s'attaque au fondement même du rapport fait à Votre Honneur.

M. l'ORATEUR: La règle dit: "Si un député désire attaquer sa décision"... Si ce que vous faites n'est pas attaquer la décision du président, je ne sais pas ce que les mots signifient en anglais. Donc votre conduite n'est pas conforme aux règles parlementaires. Je crois que l'honorable député pourrait faire la motion qu'il se propose sans attaquer le président et rester dans l'ordre.

M. PUGSLEY: Bien; alors je ferai un simple exposé des faits, puisque, du moins je le comprends ainsi, c'est le désir de Votre Honneur. Une motion, ainsi que je l'ai dit, fut faite que le président levât la séance. Cette motion fût faite en vertu de la règle 15, qui n'a pas été changée par la résolution adoptée par la majorité de la Chambre. La règle 15 se lit:

> Une motion à l'effet que le président lève la séance est toujours dans l'ordre et aura la préséance sur toute autre motion.

Je prétends qu'une telle motion ayant été proposée, tel qu'il appert aux Débats, et ainsi que je l'ai déclaré, mettant en jeu mon honneur parlementaire, il était du devoir du président, d'après les règles, de la mettre aux voix.

M. l'ORATEUR: Je rappelle l'honorable député à l'ordre, parce qu'il viole en ce moment et de la même façon le principe que j'ai déjà invoqué à deux reprises. L'honorable député est tout à fait dans l'ordre en proposant que le projet de loi soit de nouveau référé; mais je suis bien sûr qu'il ne l'est plus lorsqu'en faisant sa motion il attaque la décision ou les motifs du président. Cela ne peut se faire qu'en procédant régulièrement.

M. PUGSLEY: Comment puis-je la faire référer à moins que je ne montre à Votre Honneur qu'il y a eu une irrégularité et une illégalité dans la manière de procéder.

M. l'ORATEUR: Un projet de loi peut être référé plusieurs fois sans donner aucune raison spéciale autre que le désir de l'amender, soit en y ajoutant une clause ou autrement. C'est une pratique très habituelle de référer un projet de loi et il n'est pas nécessaire de choisir cette occasion pour critiquer la conduite du président ou attaquer sa décision. Un amendement a été proposé par l'honorable député (M. Carroll). Il suffirait de le lire une seconde fois et d'en conclure que c'est une raison suffisante de désirer que le projet de loi soit référé de nouveau.

M. PUGSLEY: Dois-je conclure que Votre Honneur prétend que je ne puis demander que le projet de loi soit référé, en arguant que le président a agi contrairement aux règles de cette Chambre, et que, alors qu'il s'agissait d'une motion ayant pour résultat

d'empêcher l'effet d'une autre motion, il l'a illégalement et arbitrairement ignorée?

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je crois que l'honorable député est un trop vieux parlementaire pour parler comme il le fait; il donne un très mauvais exemple aux jeunes députés. La règle est tellement claire et si facile à comprendre qu'on doit lui obéir.

M. PUGSLEY: Je me rappelle une époque où les juges avaient l'habitude de presque décréter d'accusation pour mépris de cour les avocats assez audacieux pour discuter leurs décisions, mais de nos jours une pareille idée est considérée comme barbare. Chaque avocat a, de nos jours, le droit de critiquer les jugements et de montrer qu'ils sont entachés d'erreurs, et sûrement dans ce siècle. . .

M. l'ORATEUR: J'ai donné ma décision sur ce point et si l'honorable député (M. Pugsley) n'en est pas satisfait il peut en appeler à la Chambre. Mais je dois insister sur l'observation du règlement de la Chambre.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, mon expérience m'a apprise qu'il n'y a guère d'utilité à en appeler à la Chambre. Je comprends que Votre Honneur me refuse le droit de démontrer que le président a mis de côté une motion à l'effet de lever la séance. Est-ce bien la décision de Votre Honneur?

M. l'ORATEUR: Ma décision est qu'un honorable député ne peut critiquer le président ou attaquer sa décision, à moins de le faire régulièrement.

M. OLIVER: Un nombre considérable de membres de cette Chambre croient que le président n'a pas régulièrement fait rapport sur ce projet de loi.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. OLIVER: Cette croyance existe dans leur esprit et le projet de loi n'étant pas, par conséquent, à sa phase actuelle régulièrement devant la Chambre, je demande à Votre Honneur à quel remède la Chambre aura recours, croyant que ses règlements ont été enfreints?

M. l'ORATEUR: Le remède est de donner avis qu'une motion sera présentée mettant en cause la conduite du président et alors la Chambre, si c'est son désir, pourra lui faire les représentations qu'elle jugera à propos. Voilà le remède et c'est le bon.

M. BELAND: Mais si le projet de loi est devenu loi.

M. OLIVER: Je pense que la gauche est unanime à vouloir établir une distinction entre l'adoption du bill selon les règles de la Chambre et toute question pouvant survenir au sujet de la convenance de l'attitude du président. Nous sommes prêts à mettre son attitude en question, s'il le faut, mais il s'agit surtout de comprendre la véritable signification des règles de la Chambre, de savoir quel en est l'effet, comme on le voit dans le cas actuel et de savoir également si, d'après vous, monsieur l'Orateur, ce bill se trouve régulièrement devant la Chambre, car dans la négative, nous aurions à demander qu'on eût recours à la procédure d'après laquelle il se trouverait enfin devant la Chambre d'une façon régulière.

M. l'ORATEUR: Selon moi, il n'est rien de plus facile que de présenter une motion demandant le renvoi du bill au comité. Le bill se trouverait alors devant le comité comme il était auparavant et si l'on jugeait qu'il n'a pas été régulièrement rapporté à la Chambre ce serait le temps d'appliquer le remède voulu. A mon sens, le bill a été rapporté à la Chambre d'une façon régulière. Il est vrai que je n'ai pas eu connaissance de tout ce qui s'est passé; mais s'il y a quelque chose à rectifier on doit renvoyer le bill au comité et le remettre dans le même état qu'auparavant.

M. OLIVER: Voilà le point. Nous désirons non pas renvoyer le bill au comité, pour qu'il soit amendé, mais parcequ'il ne se trouve pas régulièrement devant la Chambre. Et afin de donner les raisons pour lesquelles il conviendrait de le renvoyer au comité, nous devons établir comment il se fait qu'il soit maintenant devant la Chambre, et cela sans aucune intention de blâme à l'égard de qui que ce soit.

M. PUGSLEY: Je voudrais comprendre clairement. Vous verrez, monsieur l'Orateur, que pour obtenir le renvoi du bill au comité il faut d'abord convaincre la majorité de la députation qu'il convient de l'y renvoyer. Or, comment mieux y réussir qu'en démontrant, si c'est possible, l'illégalité du rapport du bill par le président. C'est alors que la Chambre jugerait qu'il est de son devoir de rectifier l'erreur commise par le président.

M. l'ORATEUR: Mais l'honorable député ne doit pas oublier que, par le fait même, on attaquerait directement la décision du président. Or, c'est précisément ce que défend le règlement.

M. PUGSLEY: Hélas! tant pis pour le président si les faits eux-mêmes lui donnent tort.

M. l'ORATEUR: Je m'efforce de retenir la procédure dans de justes bornes et de voir à ce qu'elle reste conforme au règlement.

M. KNOWLES: Monsieur l'Orateur, si la députation se mettait à critiquer le député de Portage-la-Prairie et le premier ministre et si elle faisait voir qu'ils ont dicté au président sa décision et ont fait de lui un instrument de leur volonté, pêcherait-elle contre le règlement? Aurait-elle droit de critiquer non pas le président mais ces messieurs?

M. l'ORATEUR: Certes, une pareille conduite comporterait violation du règlement.

M. OLIVER: S'il m'est encore permis d'outrepasser les règles établies, chose que je fais avec votre permission, monsieur l'Orateur, je demanderai si une minorité considérable de la députation pense que les règles qui président à nos délibérations, afin de protéger les droits de la minorité et d'affirmer ceux de la majorité, est d'avis que ses règles ont été violées et qu'elle puisse le prouver d'une façon claire et régulière, y a-t-il un remède à appliquer dans ce cas d'après les règles actuelles de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Il y a un remède, et comme je l'ai dit, il consiste à inscrire un avis au Feuilleton et à le discuter jusqu'à ce que la Chambre en arrive à une conclusion et décide ce qu'il convient de faire dans ce cas. Le vrai remède le voilà.

M. PUGSLEY: Le bill pourrait-il être réservé dans l'intervalle.

M. l'ORATEUR: Je l'ignore.

M. OLIVER: Je soumettrai en toute déférence que cette question conserve l'état dans lequel se trouve le bill. Si nous n'avons pas droit de la discuter par rapport au bill lui-même, le bill devrait certainement être réservé jusqu'à ce qu'elle soit décidée, car pareille question se rattache à l'essence même des droits de la Chambre et il faudrait la régler avant que nous puissions l'invoquer par rapport à ce bill. Je présume que nous devons profiter du règlement que nous avons, soit qu'il s'agisse d'exprimer nos opinions ou de protéger nos droits, et il me semble que toute la députation est de cet avis. L'autre soir, monsieur l'Orateur, vous nous avez demandé de respecter le bon ordre, d'aider à maintenir les prérogatives de la Chambre, et à faire valoir le règlement qui préside à ses délibérations. Il n'est pas un député qui ne désire que les délibérations de cette Chambre se fassent conformément au décorum et au respect des règles établies; mais il nous faut croire, tout d'abord, que les règles sont convenablement interprétées, si non il devient impossible qu'on s'attende de notre part au respect des décisions rendues.

M. LEMIEUX: La motion demandant le renvoi du bill au comité ne me semble pas nécessairement comporter une attaque contre le président. Si nous demandons ce renvoi, c'est uniquement parce que nous croyons qu'il s'est glissé une erreur dans la procédure. Je serais heureux que monsieur l'Orateur nous exprimât son opinion sur ce point.

M. l'ORATEUR: Je ne saisis pas bien ce que veut dire l'honorable député. Je ne vois pas de difficulté concernant la discussion de la motion demandant le renvoi, mais je vois de bonnes raisons pour qu'on n'attaque pas la conduite du président ou qu'on ne la discute pas sans avoir donné avis en bonne et due forme. L'autre jour, le président ayant rendu une décision, un député prétendit que le premier ministre n'avait pas la parole. Il n'y a que le président qui ait le droit de dire qui a la parole.

Si deux députés se sont levés en même temps, le seul moyen de mettre en question la décision du président c'est de présenter une motion demandant que la parole soit accordée à l'un des deux que l'on y aura désigné. Je trouve que c'est pécher contre le règlement d'une façon grave que de prétendre que la décision de l'Orateur est erronée et que de discuter la question.

M. PARDEE: Le président n'avait-il pas reconnu le député de Cap-Breton-sud?

M. l'ORATEUR: Je pense que le président n'a pas dit qu'il avait reconnu tel ou tel député; tout ce qu'il a dit, c'est que le premier ministre avait la parole.

M. KNOWLES: C'est le député de Portage-la-Prairie qui a dit cela.

M. l'ORATEUR: C'est au président seul de dire qui avait la parole, l'unique moyen d'attaquer sa décision serait de présenter une motion demandant que l'autre député soit entendu.

M. OLIVER: M. l'Orateur—

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. OLIVER: Nous sommes à la discrétion de M. l'Orateur. Je prends pour admis que M. l'Orateur est désireux que cette question se règle à l'amiable.

M. l'ORATEUR: La motion demande le renvoi du bill au comité, et si l'honorable député ne parle pas sur cette motion-là, il viole le règlement.

M. OLIVER: La question maintenant soumise à la Chambre. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. OLIVER: Avec votre permission, naturellement, monsieur l'Orateur, je dirai que la question soumise à la Chambre est celle de savoir si le règlement a été violé.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! je suis obligé de rappeler l'honorable député à l'ordre. Telle n'est pas la motion que l'on a soumise à la Chambre.

Quelques VOIX: Asseyez-vous!

M. OLIVER: Il y a trop de monde de ce côté-ci de la Chambre—

M. l'ORATEUR: A l'ordre! La motion dont j'ai donné lecture demande le renvoi du bill au comité. Cette motion, qui a été présentée par le député de Saint-Jean, comprend la seule question qui soit maintenant soumise à la Chambre.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, vous m'avez empêché de donner les raisons et discuter la conduite du président en ce qu'il a ignoré ma motion demandant que le président quittât le fauteuil. Voilà le point que l'honorable député d'Edmonton est à discuter.

M. l'ORATEUR: Ce point, si l'on peut dire qu'il y a lieu d'invoquer le règlement à cet égard, a été décidé il y a longtemps. Je l'ai décidé à l'encontre des prétentions de l'honorable député qui l'avait soulevé.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, j'en appelle de votre décision à la Chambre.

La question est mise aux voix après avoir été libellée comme suit:

M. Pugsley propose que le bill n° 21, tel que modifié, soit renvoyé au comité général pour plus ample examen. M. l'Orateur décide qu'un député ne peut discuter la conduite du président du comité concernant le rapport du bill. M. Pugsley en appelle de cette décision de l'Orateur.

La Chambre vote sur cette question: la décision de monsieur l'Orateur sera-t-elle confirmée?

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alguire,	Fripp,
Ames,	Garland,
Armstrong (Lambton),	Girard,
Arthurs,	Green,
Baker,	Hartt,
Ball,	Henderson,
Bennett (Calgary),	Jameson,
Bennett (Simcoe),	Lancaster,
Best,	Lewis,
Blain,	McKay,
Blondin,	McLean,
Borden,	(Queen, I. P.-E.),
Boulay,	Meighen,
Bowman,	Merner,
Boyce,	Morphy,
Brabazon,	Morrison,
Bradbury,	Munson,
Broder,	Nantel,
Burnham,	Nicholson,
Burrell,	Paquet,
Clarke (Wellington),	Pelletier,
Clements,	Reid (Grenville),
Crothers,	Rhodes,
Currie,	Robidoux,
Davidson,	Rogers,
Edwards,	Schaffner,
Elliot,	Sevigny,
Foster (King, N.-E.),	Sexsmith,
Fowler,	Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),	Thoburn,
Shepherd,	Thornton,
Smith,	Walker,
Smyth,	Wallace,
Stanfield,	Webster,
Steele,	Weichel,
Stevens,	White (Renfrew),
Stewart (Lunenburg),	Wright.—74.
Taylor,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	McKenzie,
Bureau,	Marcile (Bagot),
Carroll,	Martin (Montréal),
Chisholm,	(Ste-Marie),
(Antignosh),	Michaud,
Délisle,	Nesbitt,
Demers,	Neely,
Douglas,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauthier	Papineau,
(St-Hyacinthe),	Pardee,
Gauvreau,	Proulx,
Knowles,	Reid (Restigouche),
Kyte,	Richards,
Lanctôt,	Robb,
Lapointe,	Sinclair,
(Kamouraska),	Thomson (Qu'Appelle),
Law,	Turgeon,
Lemieux,	Warnock,
Macdonald,	White,
MacNutt,	(Victoria, Alta.) 37.

M. COCHRANE: Je tiens à dire que j'avais pairé avec le député de Renfrew-sud. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de la décision du président.

M. PUGSLEY: J'avais pairé avec le ministre de la Marine et des Pêcheries. Si j'avais voté, j'aurais voté contre la décision du président.

M. MARCIL: J'avais pairé avec le ministre de la Justice.

M. AIKINS: J'avais pairé avec le député d'Assiniboïa.

M. NORTHRUP: J'avais pairé avec le député de Red-Deer. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de la décision du président.

M. CROCKET: J'avais pairé avec le député de Carleton. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de la décision du président.

(Sur la motion demandant que le bill soit renvoyé au comité pour plus ample examen.)

M. BELAND: Je voudrais donner une raison pour laquelle ce bill devrait être renvoyé au comité général pour plus ample examen. Afin de bien faire saisir cette raison, il faut que je donne lecture de certains passages du débat qui a eu lieu vendredi. L'honorable député de Cap-Breton-sud avait la parole, et il a dit, au sujet du sous-amendement à l'article 2:

Je demande à proposer que l'article suivant soit ajouté comme article 7 du bill:

Quand cela pourra se faire au sujet de la construction des navires prévus dans ce cet acte, les entrepreneurs ou constructeurs seront tenus d'accepter l'acier et les autres matériaux de provenance canadienne, aux prix alors courants au Canada.

Après que l'honorable député eût lu ce projet d'article, le président se leva et dit:

Le président: Je pense que l'honorable député ferait mieux de suspendre sa motion jusqu'à ce que nous ayons disposé de l'article 6. Il y a un amendement et un sous-amendement à l'article 3.

Cela paraissait très raisonnable. Puis nous procédâmes jusqu'à cette heure de la séance où nous disposâmes de l'article 6. Après l'adoption de l'article 6, nous assistâmes au dialogue suivant:

M. BORDEN: Je propose, monsieur le président, que le bill soit raporté tel que amendé.

M. CARROLL: Cet après-midi, j'ai annoncé que je me proposais de présenter une motion ajoutant un autre article au bill.

M. MEIGHEN: J'en appelle au règlement.

Des VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous.

M. le PRESIDENT: Que l'honorable député dise sur quel point il en appelle au règlement. Il est toujours permis d'en appeler au règlement.

M. MEIGHEN: Voici! Le premier ministre ayant proposé que nous fassions rapport, on ne peut proposer d'amendement.

Ainsi, vous allez voir que l'honorable député de Saint-Jean avait raison de demander que ce bill fût renvoyé au comité général pour plus ample examen. Et pendant que j'en suis sur ce point, je vous demanderai de vouloir bien me dire en vertu de quelle règle la motion doit être faite quand on demande à rapporter un bill du comité général.

Je suis dans cette Chambre depuis un très grand nombre d'années, et j'ai vu l'adoption d'un plus grand nombre encore de bills par le comité général de la Chambre, et j'ai toujours constaté que le président, après la discussion sur chaque article, demandait toujours, comme mesure de précaution, "dois-je faire rapport du bill"? Nous comprenions tous que cette question était posée au cas où un député aurait voulu ajouter un article au bill. Je ne vois pas comment il a pu ignorer ce fait, parce que je me rappelle parfaitement que le très honorable premier ministre était présent lorsque l'honorable député de Cap-Breton-sud a voulu proposer cet article. Mais quoi qu'il en soit, le président a proposé de rapporter le bill, et c'est alors que M. Carroll a proposé d'ajouter un article, et on lui a refusé le droit de faire sa motion. Il est donc facile de voir que j'ai une raison très forte de demander à la Chambre de renvoyer ce bill au comité général pour qu'il soit étudié de nouveau. Personne n'a pu indiquer aucun article du nouveau règlement pouvant empêcher mon honorable ami...

M. LANCASTER: Excepté qu'il était deux heures du matin.

M. BELAND: Mais le règlement de deux heures du matin n'empêchait pas l'honorable député de proposer un paragraphe additionnel. Ce règlement ne s'applique qu'aux articles au sujet desquels avis a été donné à une séance précédente, et il est bien certain qu'aucun avis n'avait été donné au sujet de ce paragraphe additionel, parce que personne ne le connaissait.

M. l'ORATEUR: Au sujet de la question que pose l'honorable député concernant la régularité de la procédure en faisant la motion, les meilleures autorités parlementaires disent que toute question qui est réglée devant la Chambre l'est directement ou supposée l'être par une motion. Une question ne peut être réglée que par une motion.

M. BELAND: Vous dites devant la Chambre, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: Devant la Chambre ou devant le comité. Dans ce cas-là la Chambre inclut le comité. Toutes questions sont réglées par une motion, que la motion soit spécifique ou non à ce moment-là.

(La motion de M. Pugsley est rejetée).

(L'amendement au bill est lu une 2e fois et adopté.)

M. BORDEN: Je propose l'ajournement de la Chambre. Nous passerons à la 3e lecture du bill demain.

M. PUGSLEY: L'honorable député de Pictou désire donner avis d'une motion.

M. MACDONALD (Pictou): Je désire donner avis que la motion de demain sera conçue dans les termes suivants:

Que l'acte de M. Blondin, l'Orateur suppléant agissant à titre du président du comité général alors que le comité était à délibérer sur le bill (n° 21) autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, en refusant à M. Carroll, député de Cap-Breton-sud, la permisison d'ajouter un article additionnel audit bill, et en déclinant de proposer la motion faite par M. Pugsley, député de la cité de Saint-Jean, à l'effet que le président ne quitte pas le fauteuil, est une violation du règlement de la Chambre et constitue une infraction aux privilèges de cette Chambre.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 13 mai 1913.

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

DISCUSSION D'UNE MOTION DE BLAME CONTRE M. L'ORATEUR SUPPLEANT.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) propose une motion ainsi conçue:

La Chambre déclare: Que M. l'Orateur suppléant (M. Blondin) a violé les règles de cette Chambre et porté atteinte à ses privilèges en refusant, alors que cette dernière étudiait en comité général le projet de loi (n° 21) intitulé: "Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire", de permettre, en sa qualité de président, à M. Carroll, député de Cap-Breton-sud, de proposer d'ajouter un article audit projet de loi, et aussi en refusant d'accueillir la motion proposée par M. Pugsley, député de la ville de Saint-Jean, invitant M. le président à quitter le fauteuil.

—Monsieur l'Orateur, je désirerais proposer la motion, dont il a été donné avis hier soir, relativement à M. l'Orateur suppléant. La conduite de celui qui, dans cette Chambre, occupe le fauteuil, soit comme Orateur, soit comme Orateur suppléant, importe au plus haut point à la députation en général. Que cette charge doive être remplie avec une impartialité absolue et les égards dus aux privilèges du Parlement, c'est ce que doivent reconnaître, non seulement celui qui l'occupe, mais aussi chacun des membres de cette Chambre, et, lorsqu'il se produit un manquement aux règles qui ont toujours gouverné cette Chambre comme le Parlement sur lequel nous modelons notre manière d'agir, toujours il s'ensuit de fâcheuses conséquences, qui se font sentir soit sur-le-champ soit dans les délibérations subséquentes du Parlement ou du comité, selon les cas, ou encore dans le pays, puisque, faute de cette impartialité absolue, faute de la fidèle observance des principes et des précédents que formulent les règles du Parlement, tout l'édifice du gouvernement parlementaire est mis en péril et des dangers pour le corps politique sont susceptibles à tout moment de se produire. C'est pourquoi, sachant combien il nous importe dans cette Chambre de reconnaître ces vérités, j'ai pris la parole dans le but de proposer cette motion dont j'ai donné avis hier soir.

Il me sera peut-être permis, monsieur l'Orateur, de vous rappeler ce que disait en 1871 sir Roundell Palmer, plus tard lord Selborne, en proposant que M. Brand fût élu Orateur du parlement de la Grande-Bretagne. Dans le discours qu'il prononça à cette occasion et que l'on trouve dans le hansard anglais de cette année-là, il indique, en ces termes, les qualités que doit

avoir la personne appelée à remplir cette haute fonction:

Il ne saurait être bien difficile de comprendre ce que doit être l'Orateur de cette Chambre. Ce doit être un homme d'une longue expérience parlementaire et d'un grand savoir, un homme qui habituellement a donné beaucoup de son attention aux affaires qui regardent le public comme aussi à celles qui regardent en particulier le Parlement. Ce doit être un homme de cœur, d'une conduite irréprochable et d'une dignité de caractère qui convienne à un Anglais jouissant d'une éducation parfaite et qui le rende propre à présider une assemblée qui, ayant à remplir les plus augustes fonctions qui soient, a toujours tenu à honneur d'apporter à leur accomplissement les dispositions qui caractérisent les hommes bien nés, dispositions sans lesquelles cette assemblée n'aurait sans doute jamais pu remplir convenablement ses devoirs. Ce doit être naturellement un homme toujours strictement juste et impartial, à l'abri de tout reproche et de tout soupçon; un homme qui ait beaucoup d'acquis et une haute compétence pour les affaires; un homme d'humeur agréable et bienveillante, d'un sens pratique exercé, d'un jugement sûr. Il doit être instruit de nos privilèges et pouvoir en toute occasion les soutenir avec autorité et dignité, comme aussi avec sagesse et modération. Il doit en même temps être en état—surtout à l'époque où nous vivons—de s'acquitter du devoir, encore plus important et beaucoup plus difficile, de maintenir, par la force morale, la bonne ordonnance de nos débats et la dignité de nos délibérations, nous aidant tous, par des moyens apparents ou inapparents, à maintenir ce respect de soi ou cette discipline personnelle, cette estime réciproque des uns pour les autres et cet esprit d'obéissance aux lois de cette assemblée, qui sont essentiels à l'accomplissement des devoirs du Parlement, et grâce à quoi le Parlement a pu jusqu'ici, même dans les circonstances les plus difficiles, remplir ces devoirs à la satisfaction et pour le plus grand bien du pays.

Voilà, dans un langage non trop animé, une exposition de ces qualités que doit avoir et posséder en tout temps dans l'acquittement de sa charge celui qui préside aux délibérations de cette Chambre, tout comme celui qui préside aux délibérations du parlement par excellence de la Grande-Bretagne. Permettez-moi de vous dire que, occupant dans ce pays-ci le poste de premier membre de la Chambre des communes, votre condition, bien que la plus importante, n'exige cependant de vous rien de plus que celle de votre suppléant, puisque, en présidant aux délibérations du comité des subsides et des divers autres comités dans lesquels se forme la Chambre en général, alors que divers projets sont étudiés dans leurs détails, celui qui, pour le moment, occupe le poste d'Orateur suppléant a à remplir des devoirs qui exigent de lui juste les mêmes qualités que lord Selborne assigne à celui-là qui occupe le poste plus élevé d'Orateur. Antérieurement à 1885 nous n'avions pas dans cette

Chambre d'Orateur suppléant; mais avec les progrès et le développement du pays, avec les affaires sans cesse croissantes qui viennent devant le Parlement, celui-ci a jugé utile de créer une charge importante qui serait remplie par quelqu'un à désigner sous l'appellation de président des comités ou d'Orateur suppléant; et toujours depuis, au début d'une législature, il est nommé quelqu'un qui exerce les droits et les pouvoirs appartenant à cette fonction, et qui, agissant à votre place si vous êtes absent, a toujours été tenu, par cela que dans une certaine mesure il est votre représentant, pour un homme chez qui doivent se rencontrer ces qualités qui, dans le cours des événements, le rendent propre à remplir la charge d'Orateur. C'est un usage qui a prévalu dans cette Chambre. Ceux-là qui ont occupé le poste d'Orateur suppléant se sont élevés à celui d'Orateur, la Chambre ayant reconnu chez eux les qualités voulues pour cette position. Celui qui occupe cet emploi doit sentir qu'il remplit des fonctions en quelque sorte judiciaires. Jamais il ne doit l'accepter en vue des convenances politiques de son parti. Si, en effet, l'homme que l'on suppose être la personnification de la courtoisie, de l'impartialité, du sang-froid dans un débat orageux est capable de se dire qu'il n'est pas là pour agir en juge, tenir d'une main ferme la balance égale entre les partis, parce que c'est le sien à qui il doit sa place, ce sera, monsieur l'Orateur, la démoralisation du Gouvernement par les chambres. Si jamais dans l'histoire du Parlement le poste d'Orateur ou d'Orateur suppléant est confié à quelqu'un en récompense de services rendus au parti politique qui le désigne, les suites ne manqueront pas d'être désastreuses tant pour le Parlement que pour le pays.

La question est de savoir si, dans la séance de vendredi, la conduite du collègue qui présentement occupe le poste d'Orateur suppléant a été conforme au modèle que lord Selborne traçait il y a trente ans. Dans la négative, il est de l'intérêt du Parlement que nous le sachions. S'il ne s'est pas conformé à ce modèle, le Parlement doit traiter la chose en conséquence. Il importe peu en effet pour le moment de savoir s'il s'est bien ou mal conduit. C'est là un pur incident. Il s'est présenté des cas relatés dans l'histoire des législatures coloniales comme du parlement impérial où la Chambre s'est vue appelée à s'occuper de motions censurant la personne qui, de fois à autres, y faisait fonction de président, pour ne s'être pas conduit en conformité de ce haut modèle.

Cette session a vu discuter un projet de loi que chacun reconnaîtra pour une des plus importantes mesures que le Parlement ait jamais eu à délibérer. Il s'est agi d'une proposition de nature à affecter sensiblement et pour toujours nos relations avec la mère patrie.

Le but visé en saisissant la Chambre de cette mesure tendait certainement à influer sensiblement sur nos relations, et cela surtout sous un aspect des plus importants; or, en délibérant cette mesure, les députés qui, pour le moment, présidaient aux débats, soit en séance ordinaire, soit en comité général, avaient l'impérieux devoir d'apporter le calme voulu dans la délibération, de prouver qu'ils comprenaient toute l'importance de leurs fonctions et qu'ils jouaient le rôle d'arbitres plutôt que de titulaires politiques, que met si bien en lumière la citation que je viens de faire. Tels sont les sentiments qui doivent animer ceux qui président aux délibérations du Parlement dans l'étude de cette mesure. En pareille circonstance, voyons si l'Orateur suppléant a manqué à son devoir, dans l'attitude qu'il a tenue vendredi dernier. Abstraction faite de la question de savoir quels étaient les droits que le règlement accordait à M. Carroll, se dresse la question de la bonne foi et de la sincérité de l'Orateur suppléant dans l'entente intervenue au commencement du débat touchant les droits de M. Carroll et le moment où il devait être reconnu ici. Voici, disons qu'un président d'un tribunal civil dit à l'avocat qui fait une motion au cours d'une instance qu'il l'entendrait à une certaine étape des débats, plus tard, et ce conseil, au temps indiqué, se rend auprès du juge et lui demande l'autorisation de présenter la demande dont il lui a parlé au commencement des débats, et le juge de répondre: "Je ne veux pas vous entendre, je vais décider cette affaire sans tenir compte des raisons que vous pouvez faire valoir, sans respecter l'entente intervenue, quand je vous ai informé au commencement de ce procès que je vous entendrais; je vais décider cette cause sans vous entendre; or, que dirait-on de la bonne foi du juge qui agirait ainsi, dans une cause de haute ou de moindre importance? Combien plus sévère serait l'opinion publique dans une affaire où les regards du pays convergeraient vers les agissements et les délibérations du juge auquel serait confiée la tâche suprême de tenir la balance égale entre les parties plaidant devant son tribunal. Dans cette haute cour du Parlement, nous avons le droit de demander à celui qui exerce pour le moment les fonctions d'Orateur suppléant et de président des comités, tout autant de bonne foi, de sincérité qu'on en attend du juge dans l'administration de la justice au pays, qu'il préside à un tribunal de juridiction supérieure ou inférieure.

Or, monsieur l'Orateur, qu'est-il arrivé? En consultant le compte rendu, vous constaterez que le député du Cap-Breton-sud a voulu proposer une motion et l'a réellement formulée ici, sous forme d'amendement, au cours de la délibération du bill

n° 21, tendant à autoriser certaines mesures pour l'accroissement des forces navales actives de l'empire. En séance du comité, il proposa de présenter une motion portant addition d'un article au bill, à titre d'article 7. Inutile de citer ce texte pour les besoins de la thèse que je suis en train de développer. Quand il demanda à présenter cette motion, l'Orateur suppléant dit :

Il serait préférable que l'honorable député attendit pour présenter sa motion que la délibération de l'article 6 fût terminée.

En d'autres termes, l'Orateur suppléant, voulant montrer qu'il agissait comme juge, tout comme un juge dans l'instruction d'une cause agirait envers un conseil, donna à entendre au député qui s'adressait à lui: "Je ne saurais vous entendre maintenant; mais lorsque la discussion de l'article 6 sera terminée, présentez votre motion, puis je l'entendrai." Voilà ce que l'Orateur suppléant a dit au député du Cap-Breton-sud. L'honorable député, après quelques discussion, dit :

La chose étant bien entendue, je n'empiéterai pas davantage sur le temps du comité.

Il fait ici allusion à l'entente intervenue, portant qu'à une étape ultérieure, après que la discussion de l'article 6 aurait été terminée, il serait entendu et aurait l'autorisation de présenter sa résolution. Inutile de revenir sur ce qui s'est passé, à dater du moment où le député de Cap-Breton-sud prit la prole pour affirmer le privilège et le droit qui devaient, comme on l'en avait informé, lui être accordés en temps utile. Quant à son droit absolu de présenter sa motion, après l'adoption de l'article 6, je dois dire que ce droit a été reconnu par le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), lorsqu'il a dit qu'il ne saurait nier la valeur de l'argument formulé par le chef de l'opposition, qui a prouvé victorieusement que le député de Cap-Breton-sud était autorisé par le règlement à présenter cette motion. Quand le député de Cap-Breton-sud en vint à réclamer le privilège et à affirmer le droit qui devait, ainsi que l'Orateur suppléant le lui avait donné à entendre, lui être accordé, après la délibération de l'article 6, qu'arriva-t-il? En même temps que ce dernier demandait que ce droit lui fût accordé, le chef du Gouvernement prit la parole. Les députés qui étaient ici à ce moment se rappellent que ces deux collègues étaient debout, le député de Cap-Breton se préparant à présenter sa motion qu'on lui avait dit qu'il pouvait formuler. Si l'Orateur suppléant, dans l'exercice de ces fonctions, se fût inspiré des hautes traditions de sa charge, il aurait tenu la parole donnée au député de Cap-Breton-sud et lui aurait accordé le droit de présenter sa motion. Mais il ne l'a pas fait. Indépendamment de toute autre question, j'affirme que l'Orateur suppléant est digne de censure, pour ne l'avoir pas fait. Sur qui pouvons-nous donc compter, dans l'exercice de nos fonctions en cette Chambre? Quand nous nous adressons ouvertement à vous, monsieur l'Orateur, pour vous demander s'il faut tenir telle ou telle ligne de conduite, alors, comme vous êtes pour le moment l'interprète du jugement de cette Chambre touchant son règlement, vous nous indiquez l'attitude à prendre. Mais que dirions-nous donc, monsieur l'Orateur, si, après nous avoir tracé la ligne de conduite à adopter, vous faisiez subitement volte-face et, sans raison aucune, et manquiez à la bonne foi au point de prendre une attitude diamétralement opposée à celle que vous nous avez indiquée?

J'en suis convaincu, vous vous sentiez incapable de pareil geste. Le Parlement a le droit d'exiger du fontionnaire d'ordre judiciaire qui, pour le moment, préside les comités de cette Chambre, qu'il tienne la parole donnée. C'est la chose essentielle à la bonne conduite des affaires parlementaires. Par conséquent, l'Orateur suppléant se trouve, aux yeux du Parlement, en cette singulière posture, qu'il a violé la parole donnée au député de Cap-Breton-sud et n'a pas tenu l'engagement pris.

Le député de Cap-Breton-sud avait-il le droit de proposer cet amendement? Aux yeux de la droite, le député de Portage-la-Prairie passe pour une autorité en matière d'interprétation du règlement, et lorsqu'il se met en train d'exprimer son opinion, les députés de la gauche traitent avec respect cette expression d'opinion, bien que parfois nous pensions qu'il force un peu la note pour formuler un argument en faveur de son parti Mais personne ne saurait révoquer en doute son habileté, et quant à la question de savoir si, après la délibération des six premiers articles du bill, le député de Cap-Breton-sud devrait se mettre en devoir de proposer l'addition d'un nouvel article, à titre d'article 7, le jugement porté par l'honorable député (M. Meighen) devrait avoir son poids. Je n'entends pas répéter l'argument formulé par le chef de l'opposition vendredi soir. Cet argument est irréfutable, tout comme l'argument absolument convaincant présenté par le député de Shefford (M. Boivin). Je cite les paroles du député de Portage-la-Prairie:

En ce qui concerne mon opinion personnelle, je ne sache point qu'il y ait à critiquer l'interprétation de la règle donnée par le chef de l'opposition. Seulement, j'ajoute que la chose n'a pas d'application ici, et en voici la raison. J'ai bien, il est vrai, soulevé la question de règlement, lorsque le député du Cap-Breton portait la parole. Si j'ai pris la parole, ce n'est pas que je révoquasse en doute son droit. . .

C'est-à-dire son droit de proposer l'amenlement.

M. MACDONALD (Pictou).

. . . mais je m'opposais à ce qu'il prît la parole après que le premier ministre eût proposé. . .

Ainsi, l'honorable député de Portage-la-Prairie, à l'appui de l'argument formulé par des députés de la gauche, argument absolument convaincant sur ce point, avoue que, au point de vue des intérêts de parti, même le règlement modifié autorisait le député du Cap-Breton à proposer l'addition de l'article 7 au bill. Le premier ministre lui a, pour ainsi dire, déclaré qu'il consentait volontiers à laisser le député du Cap-Breton-sud proposer son amendement, pourvu que la gauche s'engageât à terminer le débat ce soir-là. Voilà la proposition qu'il a formulée.

M. BORDEN: Si je ne me trompe, le député fait là une affirmation peu exacte. J'ai dit que je retirerais volontiers ma motion, avec cette entente.

M. MACDONALD: Ce que je veux prouver, c'est que, lorsque le premier ministre en vint à discuter cette question, il voulut tirer parti de la situation créée par l'Orateur suppléant à ce moment-là, pour imposer des conditions au député du Cap-Breton-sud, avant de lui permettre de proposer son amendement. Il consentait volontiers à laisser l'honorable député proposer son amendement, pourvu que la chose se fît incontinent. Le premier ministre tirant parti de l'attitude de son partisan qui, par hasard, remplissait la charge d'Orateur suppléant, pour le moment, et qui, au mépris de la bonne foi, avait décidé que le député du Cap-Breton violait le règlement et l'empêcha de porter la parole. La conséquence fut que, bien que ce règlement lui accordât le droit de proposer un amendement au bill n° 21, et ayant été informé qu'on ne s'y opposerait pas, mais qu'il pouvait proposer une importante modification à ce bill, à titre d'article 7, le député du Cap-Breton-sud fut mis dans l'impuissance de le faire, bien qu'il en eût incontestablement le droit. Personne ici ne saurait prétendre sérieusement qu'il n'avait pas le droit de proposer cet amendement. C'est en vain que le premier ministre s'écrie: Pourquoi ne l'avez-vous pas proposé hier soir ou l'avant-veille au soir? Le premier ministre prend là une singulière attitude, quand il prétend qu'un député auquel le règlement accorde parfaitement le droit de s'adresser à Votre Honneur ou à l'Orateur suppléant, doit se résigner à se voir enlever ce droit par ces innovations modernes et s'entendre dire: "Vous auriez dû proposer votre amendement hier soir ou l'avant-veille, et puisque vous ne l'avez pas fait, bien que vous ayez le droit de le proposer maintenant, nous ne vous permettrons pas de le faire." Voilà où nous en sommes.

Quelle position absurde le premier ministre a prise: Cela ne nous convient pas d'entendre l'honorable député (M. Carroll) maintenant, nous voulons bien faire un compromis; nous allons faire un arrangement: Si vous promettez que vous n'emploierez pas plus de deux jours pour discuter la question, nous vous laisserons proposer l'amendement. Le premier ministre, par suite de la décision erronée de M. l'Orateur suppléant, voulait faire un compromis sur la durée de nos discours, comme condition pour permettre à l'amendement d'être proposé, amendement que mon honorable ami (M. Carroll) avait parfaitement le droit de présenter.

Une autre chose pour laquelle je crois que M. l'Orateur suppléant mérite le blâme de la Chambre, c'est qu'il a refusé d'accueillir la motion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), invitant le président à quiter le fauteuil. Le droit de présenter cette motion ne peut être mis en doute; on le trouvera dans Bourinot, page 524. L'Orateur suppléant a absolument et complètement ignoré cette motion. De sorte que lui, qui est censé avoir les qualités judiciaires, dont le désir et l'ambition devraient le pousser à atteindre le modèle élevé tracé par sir Roundell Palmer pour les Orateurs anglais et pour ceux des colonies, non seulement a violé le droit qu'aurait un député de proposer un amendement, mais il a passé outre à une proposition présentée par l'honorable député de Saint-Jean et qui était parfaitement régulière. La Chambre doit déclarer si les privilèges et les droits des membres de la Chambre peuvent être violés aussi sommairement. C'est à la Chambre de dire si ces personnages doivent continuer à occuper les positions dans lesquelles ils sont censés tenir la balance de la justice en parfait équilibre entre les deux partis, qui, lorsqu'ils président, pensent que c'est pour avoir rendu service à un parti politique ou à un groupe de ce parti et qu'ils occupent simplement un emploi du Gouvernement. Si ce doit être le modèle copié à l'avenir par ceux qui occupent ces situations élevées au Parlement, alors je me demande ce que vont devenir les traditions des institutions parlementaires anglaises. Les bills de la marine peuvent être présentés et disparaître; la question de savoir si le bill a quitté le comité avec un amendement sous une forme où sous une autre est une question d'actualité, mais la grande question, celle qui touche à la base même des institutions parlementaires, est de savoir si l'on rendra justice égale pour tous dans cette Chambre, si ceux qui siègent à gauche de l'Orateur doivent être persuadés qu'ils recevront des officiers qui ont la direction des procédures de la Chambre cette équité et cette justice qui ont toujours été l'orgueil des populations anglaises. Si nous ne devons pas être traités ainsi au Canada, il vaut mieux le savoir tout de suite.

C'est parce que je suis absolument convaincu du fait que vendredi soir l'Orateur suppléant a violé la tradition parlementaire lors de ces deux incidents, s'est conduit en partisan, a méconnu le règlement de la Chambre, a manqué de justice envers un honorable député de la Chambre que je présente cette motion et que je demande à la Chambre de l'adopter.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Je suis surpris, monsieur l'Orateur, que lhonorable député de Pictou (M. Macdonald) ait présenté cette motion, surpris non parce que les événements de samedi matin n'étaient pas assez importants pour justifier le Parlement de s'en occuper encore, mais surpris qu'ils aient été défigurés par ceux qui étaient coupables et dont la conduite a été telle que par la suite ils auront beaucoup de raisons pour le regretter. Je ne le cède en rien à aucun de nos adversaires dans mon appréciation de la dignité de la position que vous occupez, monsieur l'Orateur, ou qu'occupe l'Orateur suppléant. Je ne le cède à personne pour apprécier la lourde tâche qui vous est imposée et qui devrait mériter le respect de chacun des membres du Parlement. Je dis cela avec un avantage sur les honorables députés qui prendront part à ce débat, avec un avantage spécialement sur l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) qui parlera probablement après moi et spécialement sur l'honorable député de Carleton (M. Carvell) qui malheureusement n'est pas à sa place, parce que depuis le jour où j'ai occupé un siège à la Chambre, j'ai toujours eu pour la présidence et pour la charge d'Orateur cette déférence que suivant moi devrait avoir chacun de nos collègues.

L'attaque faite maintenant contre le président relativement à l'observation de ses devoirs, samedi matin, repose, d'après la motion de l'honorable député de Pictou sur trois bases—premièrement: le président ayant fixé une heure, d'après ce que dit l'honorable député, pour entendre une motion d'amendement proposé par l'honorable député de Cap-Breton-sud, n'a pas tenu sa promesse; deuxièmement, en conformité de cette promesse, il n'a pas vu l'honorable député de Cap-Breton-sud, avant de voir l'honorable premier ministre; et troisièmement, il a écarté la motion de l'honorable député de Saint-Jean pour que le président quitte le fauteuil. Je discuterai ces points dans leur ordre.

L'honorable député de Pictou a parlé longuement et inutilement de l'analogie des positions occupées par le président du comité général et par un juge au tribunal et il a rappelé le fait que très souvent les juges fixent une date pour entendre les avocats et que par suite c'est une question d'honneur de s'en tenir à ces dates fixées. Assurément, l'honorable député de Pictou

M. MACDONALD (Pictou).

ne soutiendra pas que vous, monsieur l'Orateur où le président du comité général, occupez une position analogue à propos de nos délibérations à celle d'un juge au tribunal. Un juge est le seul arbitre pour disposer du temps du tribunal; il peut dire à un avocat ou à un plaideur: venez et il vient, allez et il va, arrêtez-vous et il s'arrête. Mais ni l'Orateur, ni le président du comité général n'occupe une position semblable. Il est l'arbitre des questions de procédure, mais il ne peut pas dire: J'entendrai une député à tel moment et un autre député à tel autre moment. Il n'a pas ce pouvoir. S'il tente de l'exercer, il se rendra compte qu'il en est incapable. Y a-t-il eu manque de foi, même si le président du comité général a fixé une heure samedi matin? Que s'est-il passé? Avec son habileté habituelle—si je puis m'exprimer ainsi, l'honorable député de Pictou a lu quatre lignes de ce qu'a dit le président, et avec la même qualité mystérieuse il refuse de lire tout le texte. Que s'est-il produit? Quand le comité général examinait l'article 2 du bill naval et que l'examen avait duré quelque temps, l'honorable député de Cap-Breton-sud a lu un amendement qu'il se proposait d'ajouter; non contant de demander à l'ajouter comme amendement à un article, il voulait l'ajouter au bill comme un nouvel article. Quand il eut fini, le président parla ainsi:

Je crois qu'il vaudrait mieux que l'honorable député ne fît sa motion que lorsque nous aurons statué sur l'article 6,. Il y a aussi un amendement et un sous-amendement à l'article 3.

L'honorable député de Cap-Breton a-t-il considéré que c'était fixer un moment, même en supposant qu'en sa qualité d'avocat il pouvait penser que le président du comité général avait le pouvoir de lui fixer une heure? Qu'a dit l'honorable député de Cap-Breton-sud? Il a dit:

Si le président veut me permettre de faire cette motion à la fin de la discussion sur le présent article, je la mettrai volontiers à ce moment-là.

Non pas à la fin de la discussion de l'article 6, mais à la fin de la discussion de l'article 2. C'est ce qu'a dit l'honorable député de Cap-Breton-sud. Puis l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley), qui de tous les memores de la Chambre est le plus scandalisé de la conduite du président, a ajouté:

Je crois que c'est compris.

C'est-à-dire que l'amendement devait être proposé à la fin de la discussion de l'article 2, de sorte que si les honorables députés avaient eu le moindre désir de voir proposer l'amendement, ils auraient pu faire en sorte de le proposer sans aucune difficulté à la fin de la discussion de l'article 2. Le président n'a pas, évidemment, compris la chose de cette façon, car il a ajouté:

Je ne vois pas en vertu de quelle règle je pourrais faire cela.

M. CARROLL: Je ne voudrais pas demander au président de faire une exception au règlement, mais je n'aurai peut-être pas d'autre occasion de proposer cette motion, à moins que l'on ne m'en donne la permission.

M. MEIGHEN: Je crois que le règlement permet à l'honorable député de faire sa motion immédiatement après le vote sur les deux sous-amendements à l'article 2, sous forme d'amendement, comme il peut le faire au sujet des autres articles.

Aussitôt après le vote des sous-amendements, rien au monde ne pouvait empêcher l'honorable député de Cap-Breton-sud de proposer son amendement à l'article 2, pourvu que les honorables députés de l'opposition lui permettent de le faire avant deux heures. C'est précisément ce qu'ils ne voulaient pas faire. La conduite de l'honorable député de Cap-Breton-sud a montré qu'il n'avait aucun désir de proposer un 7e article. Il voulait seulement être mis en situation de ne pas pouvoir le présenter. C'est un grief qu'il cherchait. J'ai aussi indiqué dans la même phrase qu'il y avait d'autres articles à la disposition de l'honorable député de Cap-Breton-sud pour faire sa motion. Alors le premier ministre qui est aussi accusé, en termes voilés mais insidieux, d'avoir manqué de parole pour cette entente se leva et dit:

Mon honorable ami pourra proposer son amendement avant deux heures, mais je ne crois pas qu'il puisse le faire plus tard; il pourrait aussi le proposer lors de la 3e lecture, s'il le désirait.

M. CARROLL: C'est ce que je vais faire.

M. MEIGHEN: Alors de quoi se plaint-on?

M. CARROLL: On ne se plaindra de rien si le bill est renvoyé au comité pour être soumis à un supplément d'examen.

M. MEIGHEN: C'est-à-dire qu'on ne se plaindra pas pourvu qu'on puisse discuter le bill en 3e lecture et qu'on le rejette dans les discussions bruyantes de l'obstruction.

Puis, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) qui comprenait le point soulevé par mon très honorable leader et qui n'est pas lent à comprendre tous les points, a dit:

C'est là l'embarras. Il ne peut pas le proposer après deux heures et il ne le peut pas non plus avant que le comité ait statué sur cet article et si nous n'en décidons pas avant deux heures, il n'a aucun moyen de présenter sa motion.

C'est ainsi que l'honorable chef de l'opposition lui-même appréciait la situation.

Sir WILFRID LAURIER: Pas du tout.

M. MEIGHEN (lisant):

On peut faire n'importe quoi jusqu'à deux heures, mais après deux heures, le couperet tombe.

Après deux heures le couperet est tombé, exactement comme l'honorable chef de l'opposition avait dit qu'il tomberait et devait tomber.

Sir WILFRID LAURIER: Non "devait tomber", mais "tomberait".

M. MEIGHEN: Aujourd'hui, l'opposition se plaint parce que nous n'avons pas tenu le couperet en l'air pendant quelques heures ou quelques semaines de plus, pour lui permettre de proposer toute une série d'amendements, afin de ramener le bill où il était avant l'adoption du nouveau règlement. La situation était telle que je viens de l'expliquer, cependant, l'honorable premier ministre a ajouté:

Mon très honorable ami admettra certainement que pendant une période de dix-neuf ou vingt jours, nous aurions pu procéder assez déligemment pour étudier et discuter chaque amendement.

Je répète qu'après que l'honorable député de Cap-Breton-sud s'est vu refuser la permission de proposer un amendement à ce moment-là, le président du comité avait raison de lui opposer ce refus, comme d'ailleurs l'honorable député l'admet lui-même.

M. PUGSLEY: Non, il ne l'admet pas.

M. MEIGHEN: Il a eu cinq occasions de proposer son amendement avant deux heures. Il aurait pu permettre le vote sur l'article 3 et proposer son amendement. Il aurait eu cinq occasions de le représenter avant deux heures, si les honorables députés de la gauche avaient eu le moindre désir de voir cet amendement proposé.

Dans quelle position s'est-on trouvé après cela? Comme toujours, les faits donnent tort à nos honorables adversaires. L'honorable député de Saint-Jean doit apprécier toute la portée de mes paroles, quand je dis que les faits lui donnent tort. Il lui est arrivé souvent, dans sa carrière politique, de se trouver dans cette position. Depuis le commencement du présent débat, la gauche a consacré presque tous ses efforts à dénaturer les faits. Le compte rendu officiel établit clairement qu'après l'adoption de l'article 6, qui était absolument nécessaire dans l'esprit et la lettre du nouveau règlement, le premier ministre s'est levé et a proposé que le bill fût rapporté.

L'honorable député de Pictou prétend que j'ai reconnu que la prétention de l'honorable chef de l'opposition était bien fondée quand il disait qu'après le vote sur les articles réservés le but de l'avis de motion et les pouvoirs conférés par cette motion

n'existaient plus et que, par conséquent, le bill se trouvait exactement dans la position où il était auparavant, sauf que certains articles étaient adoptés.

Très bien; mais pour que le bill ne fût pas de nouveau à la merci des obstructionistes, il fallait proposer le rapport du bill et l'honorable premier ministre devait à la Chambre et au pays de prendre ce moyen, pour faire cesser l'obstruction. Après avoir donné avis de son intention, après avoir clairement expliqué et avoir convenu avec l'honorable chef de l'opposition qu'aucun amendement ne serait permis après deux heures, il s'est levé et a présenté sa motion, et c'est parce qu'il a agi ainsi que l'honorable député de Saint-Jean et l'honorable député de Pictou lui reprochent d'avoir manqué à sa parole. Malgré la déclaration formelle du premier ministre qu'aucun amendement ne serait permis après deux heures, l'opposition prétend qu'il était du devoir du président du comité de refuser la parole au premier ministre, pour l'accorder à l'honorable député de Cap-Breton-sud. Je m'adresse en ce moment à tous les membres de cette Chambre, surtout à ceux qui siègent ici depuis plusieurs années, et je leur demande si, sous le long règne de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), tous les Orateurs de la Chambre et tous les présidents du comité ne se sont pas faits un devoir de lui accorder la parole, chaque fois qu'il s'est levé de son siège, même si un député était debout à ce moment-là. Cette déférence est due au chef du Gouvernement. Une déférence semblable, sinon tout à fait égale, est due au chef de l'opposition. (Exclamations et rires à gauche.)

Mes honorables amis de la gauche font bien de se hâter de rire, car ils n'en auront probablement pas envie dans un instant.

Je répète que lorsque le premier ministre se lève, même si un député se lève en même temps, c'est le devoir du président de lui donner la parole. J'irai plus loin et je dirai que si le chef de l'opposition se lève en même temps qu'un autre député, il est aussi du devoir du président du comité de lui donner la parole. La position qu'il occupe dans cette Chambre lui donne droit à cette considération. Si, pour une raison spéciale, la Chambre désire dégager le président de sa responsabilité et faire donner la parole à un autre, le règlement y pourvoit et il peut se présenter des occasions qui exigent l'application de l'article 17. Néanmoins, il ne peut y avoir aucun doute sur l'obligation morale du président du comité d'accorder la parole au premier ministre, de préférence à un simple député. En agissant autrement, il commettrait une injustice envers la Chambre autant qu'envers le premier ministre. En fait, le droit d'accorder la parole à celui-ci ou à celui-là, est laissé à la discrétion du président.

M. MEIGHEN.

Quel que soit celui qu'il favorise, il est seul responsable de sa décision. Il désigne celui à qui il accorde la parole et personne n'a le droit de critiquer sa décision. (Protestations).

Le député qui se permet de critiquer cette décision enfreint le règlement et s'expose à la censure.

Mais lorsque l'on arrive à la fin de la résolution, l'absurdité en devient si évidente qu'il est presque impossible de la discuter avec calme. Mon honorable ami prétend que le président a manqué à son devoir en refusant de prendre connaissance de la motion de l'honorable député de Saint-Jean qui voulait proposer que le président quittât le fauteuil. Déterminons d'abord à quel moment cette motion fut faite, et je démontrerai ensuite que le président devait absolument ne tenir aucun compte de cette motion, car il aurait été obligé d'adopter un moyen un peu plus sévère. La plus faible punition à laquelle l'honorable député de Saint-Jean pouvait s'attendre, était qu'on ne le remarquât point, et il devrait être content de s'en être tiré à ce prix. Le comité était saisi d'une motion demandant que le président fît rapport du bill; d'après le règlement, cette motion ne peut pas être discutée et elle doit être décidée immédiatement. La seule chose que le comité puisse faire, c'est de voter pour ou contre cette motion, et, dans l'intervalle, aucune autre motion n'est permise. L'honorable député de Saint-Jean me répondra probablement, ou il prendra certainement part à ce débat, et je lui demande de nous dire où il a vu, dans toute l'histoire de la Chambre des communes, en Angleterre ou ici, qu'une motion ait été faite pendant qu'il y en avait déjà une pendante, qui devait être décidée immédiatement et sans discussion. Il ne pourra pas trouver un seul précédent, ni dans le parlement anglais ni dans le parlement canadien, pour appuyer sa prétention.

Qu'arriverait-il si l'on permettait à un député de proposer que le président quitte le fauteuil, quand il y a déjà devant le comité une motion demandant que le président fasse rapport du bill, une motion qui doit être décidée sur le champ et sans discussion? Supposons un autre cas semblable; supposons que la Chambre siège en comité général et que quelqu'un en appelle de la décision du président; cet appel doit être décidé sans discussion. Maintenant, si l'on suppose que l'honorable député de Saint-Jean puisse prendre la parole avant que cette question soit décidée, et proposée que le président quitte le fauteuil, la première question ne pourra jamais être décidée. Si l'honorable député de Saint-Jean avait eu le droit de proposer que le président quitte le fauteuil, au moment ou

il a voulu faire cette motion, il aurait le même droit de proposer une motion semblable, lorsque le comité est invité à se prononcer sur un appel d'une décision du président et, si ce droit lui était reconnu, il pourrait empêcher l'appel d'être décidé.

Sir WILFRID LAURIER: En vertu de quelle règle est-il interdit de discuter cette motion? Est-ce d'après le nouveau règlement?

M. MEIGHEN: Oui. Le nouveau règlement ne permet pas de discuter une motion demandant qu'il soit fait rapport d'un bill. Ce point a été établi dans le temps, avec l'acquiescement de l'honorable chef de l'opposition, je crois. Mon très honorable ami se rappellera qu'il a expliqué que les nouvelles règles étant des règles restrictives, elles devaient être strictement limitées, et que le premier article du nouveau règlement ne s'appliquait pas aux délibérations en comité général. Il entreprit de démontrer que le premier article du nouveau règlement ne restreignait pas le débat, sur certaines motions spéciales, en comité général. Mais j'entrepris alors de lui démontrer que ce premier article s'appliquait également aux délibérations en comité général. Il a admis ma manière de voir et a reconnu que j'avais raison.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai rien admis; j'ai gardé le silence.

M. MEIGHEN: J'ai compris que mon honorable ami m'avait donné raison. Quoi qu'il en soit, si je ne l'ai pas convaincu alors, je vais m'efforcer de le convaincre aujourd'hui. Premièrement, l'objet du premier article du nouveau règlement est de dire quelles sont les motions qui pourront être discutées et quelles sont celles qui ne pourront l'être. La prétention de l'honorable chef de l'opposition était que cet article ne concernait que les motions présentées devant la Chambre et non celles qui étaient présentées en comité. Je lui ai fait observer, dans le temps, qu'il commettait une faute d'inattention et que l'article en question s'appliquait évidemment aux délibérations en comité, puisqu'il est dit "qu'une motion pour l'adoption en comité général, en comité des subsides ou des voies et moyens, de la résolution, article, clause, préambule ou titre en délibération pourra être débattue". Il est donc évident que cet article du règlement s'applique également aux délibérations en comité. Je n'ai aucun doute que mon très honorable ami admettra que j'ai raison sur ce point.

Donc, tout ce qui, dans le cas de cette première disposition, peut prêter à débat, peut faire le sujet d'une discussion, que la Chambre siège en séance ordinaire, ou en comité général: par contre, cette règle ne saurait s'appliquer, l'état de choses étant changé. Qu'on me permette de faire voir au très honorable chef de la gauche la raison pour laquelle cette règle stipule qu'on ne peut discuter une motion demandant qu'on fasse rapport d'un projet de loi: le projet de loi, n'ayant pas été soumis à l'étude du comité, ne peut faire l'objet d'un débat. Ainsi donc, une motion avait été soumise à la Chambre et cette motion ne pouvait donner lieu à un débat, lorsque l'honorable représentant de Saint-Jean s'est levé. On ne pouvait s'occuper d'autre motion que de celle dont M. le président était saisi et il était du devoir de ce dernier de lire cette motion et de la mettre en discussion. J'en reviens, encore une fois, à l'analogie, s'il était permis à l'honorable député de se lever pour en appeler de la décision du président et la faire rejeter. J'affirme qu'il ne peut citer un seul cas tiré, soit des procédures du parlement anglais, soit de celles de notre propre Chambre des communes, un seul cas où l'on a proposé une motion demandant que le président quitte le fauteuil, ou une motion tendant à faire lever la séance—motion qui a le même effet—alors que la Chambre était saisie d'une motion ne pouvant donner lieu à un débat. Il lui faut donc admettre que, pour aucun motif quelconque, après que le très honorable premier ministre eut proposé cette motion, il n'avait le droit de proposer que le président levât la séance, ni autre chose quelconque.

M. PUGSLEY: L'honorable député peut-il citer un seul cas qui s'est produit en cette Chambre ou dans la chambre des communes anglaises ou, relativement au droit de proposer que le président quitte le fauteuil, on fait une distinction entre une motion pouvant prêter à un débat et une autre qui n'offre pas cette caractéristique?

M. MEIGHEN: Cela m'est impossible pour la simple raison que jamais un membre de cette Chambre et c'est aussi le cas des membres de la chambre des communes anglaises—n'a tenté de proposer, dans des circonstances qui ressemblent à celle-ci, que le président quittât le fauteuil.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas là une réponse.

M. MEIGHEN: Il n'est dit ni dans le règlement de la chambre des communes anglaises ni dans celui qui régit la nôtre, que lorsque la Chambre doit s'occuper d'une motion ne pouvant pas prêter à débat et qu'il ne s'agit pas d'autre chose, nul député n'a le droit de proposer une autre motion. On ne s'est pas préoccupé de ce détail, parce qu'on n'a pas prévu alors qu'il pourrait se trouver à la Chambre un parlementaire de l'habileté de l'honorable représentant de Saint-Jean.

N'empêche que le cas de ce dernier est encore pire. Il eût été possible à cet honorable député de soulever la question de règlement, avant que la motion fût mise aux

voix, mais du moment même que le président posait la question, le député de Saint-Jean n'avait pas le droit de prendre la parole même pour soulever la question de règlement et j'affirme, en m'appuyant sur le compte rendu de cette séance, lequel contient des faits qui sont loin d'être favorables à l'honorable député, que la question a été posée et qu'on a demandé le vote avant que l'honorable député de Saint-Jean se levât. Voilà les faits en ce qui le concerne.

M. PUGSLEY: Le président était à son siège lorsque j'ai proposé cette motion.

M. MEIGHEN: Le compte rendu est inexact.

M. PUGSLEY: J'affirme un fait connu de tous les membres de cette Chambre.

M. MEIGHEN: Ce n'est pas la première fois, en cette Chambre, que l'honorable député de Saint-Jean s'est trouvé dans l'obligation de mettre en doute l'exactitude du compte rendu.

M. OLIVER: Hier, même, monsieur l'Orateur a mis en doute l'exactitude du compte rendu.

M. MEIGHEN : Mais ce n'était pas pour se protéger personnellement. De quel compte rendu s'agit-il?

M. OLIVER: De celui des débats.

M. MEIGHEN: Le procès-verbal constitue le dossier de la Chambre, ainsi que le sait parfaitement l'honorable député d'Edmonton.

M. OLIVER: A quel dossier en appelle maintenant l'honorable député?

M. MEIGHEN: En tant qu'il s'agit des votes et des décisions du Parlement au dossier de cette Chambre; il se trouve consigné exclusivement aux Procès-verbaux et au Journal.

M. OLIVER: L'honorable député aurait-il l'obligeance de me répondre, lorsque je lui pose la question: A quel dossier en appelle-t-il?

M. MEIGHEN: L'honorable député est à ce point anxieux de poser une question, qu'il n'a pas la patience d'attendre la réponse. Je vais reprendre mon discours.

M. OLIVER: L'honorable député ne peut pas répondre et c'est pourquoi il préfère continuer son discours.

M. MEIGHEN: Je répondrai et l'honorable député admettra ce que je dirai. Lorsque nous compulsons...

M. OLIVER: Que l'honorable député réponde à une question précise, c'est là tout ce que je demande.

M. MEIGHEN: Je répondrai dans un instant et cela, d'une façon aussi précise qu'il peut être possible à quelqu'un de répondre. Lorsque nous voulons vérifier ou prouver des décisions de cette Chambre, soit pour la négative soit pour l'affirmative, nous consultons à cet effet le compte rendu officiel de nos délibérations, c'est-à-dire les Journaux de la Chambre. Je ne cherchais pas de confirmation quant à une décision de la Chambre. Lorsque nous désirons nous renseigner sur l'ordre à observer quant aux discours et quant à ce qu'un honorable député peut dire ici, nous feuilletons le hansard qui, seul, fait autorité en la matière, et c'est bien là ce que j'ai fait.

M. OLIVER: Mon honorable ami invoque tout ce qu'il a relevé dans ces comptes rendus qui est de nature à appuyer la cause qu'il soutient, suivant l'occasion.

M. MEIGHEN: Je me trouve en cette posture déplorable qu'il arrive que, dans les deux cas, les rapports officiels viennent à l'appui de mon affirmation. Mais quelle était la situation? La motion avait été proposée, on a soulevé la question de règlement pour des raisons qu'on pouvait invoquer, à mon sens, bien qu'elles ne fussent pas basées sur des données certaines. Mais immédiatement ces rappels furent résolus et le président dit:

> Je mets aux voix la motion tendant à faire rapport du projet de loi.
> Quelques VOIX: C'est une honte!

Honte, de soumettre aux voix une motion qui ne pouvait donner lieu à un débat. (Lisant):

> M. le PRESIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien se lever.
>
> M. PUGSLEY: Je propose que vous quittiez le fauteuil.
>
> M. le PRESIDENT: Que ceux qui approuvent la motion veuillent bien se lever.

Je ne puis m'empêcher d'exprimer une certaine surprise d'avoir à constater qu'un parti qui s'est rendu coupable d'une atteinte semblable aux droits de cette Chambre—atteinte pire que celle faite aux droits du président—soulève cette question, ici même, dans le but de censurer le président. Celui-ci n'avait d'autre recours que celui qui consistait à rappeler ce député à l'observance du règlement; si le député mis en cause ne voulait pas obtempérer à cette invite, il ne restait plus au président que deux alternatives, ou faire semblant de ne pas voir ce député, ou lui donner l'ordre de se retirer de la salle. Le président choisit l'attitude la plus clémente, et l'honorable député devrait s'estimer heureux et satisfait que le président n'ait pas montré plus de sévérité à son endroit.

M. PUGSLEY: C'est miracle que l'honorable député n'ait pas cherché à m'empêcher de prendre part aux délibérations de la Chambre.

M. MEIGHEN: Je répète que tout honorable membre de cette Chambre qui se donne le mal de compulser les Débats, constatera que le président aurait pu montrer une sévérité plus grande à l'égard de l'honorable député; nul ici n'osera dire qu'il était possible au président de tenir compte de la motion faite par l'honorable représentant de Saint-Jean. Connaissant tous ces faits, nous voyons l'honorable député de Saint-Jean se lever, ici, plus tard, au mépris de la courtoisie due à ce Parlement et des prérogatives de cette Chambre, prérogatives qui sont communes à tout Parlement, pour accuser ouvertement le président de faire un rapport inexact.

M. BENNETT: C'est honteux.

M. MEIGHEN: Monsieur le président eût-il été coupable d'une erreur, les termes dont s'est servi l'honorable représentant de Saint-Jean, étaient complètement hors de mise; ils choquaient la conscience outragée de chacun des honorables membres de cette Chambre; mais, étant donné que le président n'a pas commis d'erreur et qu'il n'a fait uniquement que remplir son devoir, les mots manquent pour qualifier la conduite scandaleuse de l'honorable représentant de Saint-Jean.

Plusieurs VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous. Vous devriez avoir honte.

M. l'ORATEUR: Je crois que le mot employé par l'honorable député en qualifiant de scandaleuse la conduite d'un honorable membre de cette Chambre peut être difficilement toléré ici. Qu'on me permette de profiter de cette occasion pour mentionner un terme que j'entends prononcer très souvent et dont l'emploi a été déclaré contraire aux règlements qu'on doit observer au parlement anglais, je veux parler du mot "honte". Ce n'est pas là une expression parlementaire dont on croit que l'emploi peut être toléré.

M. GAUVREAU: Les membres de la droite ignorent la signification de ce terme.

M. MEIGHEN: Lorsque vous vous êtes levé, monsieur l'Orateur, j'allais y substituer le mot "honteuse" dont se servent les honorables membres de la gauche.

Quelques VOIX: Retirez le mot!

M. MEIGHEN: Je substituerai maintenant...

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. MEIGHEN: Je substituerai le mot "inqualifiable" et c'est ce que je fais, en m'excusant, ainsi qu'il convient de le faire, de son insuffisance.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que l'emploi du mot "inqualifiable" est permis par les règlements de la Chambre?

M. l'ORATEUR: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne l'est pas?

M. l'ORATEUR: J'ai déclaré que ce n'était pas, à mon estime, une expression qu'on pourrait employer à l'endroit d'un honorable membre de cette Chambre.

M. MEIGHEN: Tout ce qu'il me reste à faire—car je ne veux pas chercher à consigner aux Débats le moindre mot qui manque de faire connaître tant soit peu l'intention de ce que j'ai à dire—c'est de reconnaître l'incapacité complète où je me trouve de trouver un terme parlementaire qui exprime ce que je tiens à dire. J'affirme qu'il est impossible d'imaginer de la part d'un membre quelconque de ce Parlement une ligne de conduite qui soit plus de nature à rabaisser la dignité du Parlement, la responsabilité et l'utilité de cette Chambre, que celle tenue, en la circonstance dont il est question; et, cependant, c'est l'honorable député de Saint-Jean qui a donné à l'honorable représentant de Pictou l'idée de signaler à l'attention de la Chambre la conduite tenue par le président, samedi matin.

Ces honorables députés sont portés à s'adresser à vous, monsieur l'Orateur, ou au président comme à un juge; ils se plaisent à assimiler à la vôtre et à celle du président la haute situation du juge siégeant au tribunal; mais j'ai ceci à faire observer à mon honorable ami: s'il avait tenu à l'égard d'un juge en audience le langage dont, samedi matin, il se servait envers vous et envers le président du comité, il n'occuperait pas un siège en cette Chambre, mais serait derrière les murs d'une prison.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement. Je vous prie d'examiner si l'honorable député a le droit de s'exprimer ainsi, et je veux en même temps faire observer qu'au cours de ma longue carrière d'avocat je n'ai jamais hésité à blâmer l'attitude ou la décision d'un juge lorsque j'avais raison de le faire, et je serais prêt à recommencer encore s'il le fallait.

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas que l'honorable député ait soulevé aucun point de règlement en particulier.

M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que si j'avais tenu à l'égard d'un juge le langage dont je me suis servi envers vous,

on m'aurait jeté en prison. Je vous prie d'examiner si, tout compte tenu de la dignité de votre position, un membre de la Chambre a le droit de s'exprimer en pareils termes.

M. l'ORATEUR: C'est une comparaison dont je ne puis apprécier la valeur, n'étant pas avocat; tout dépendrait du règlement du tribunal et non de celui de la Chambre.

M. PUGSLEY: Jolie preuve de votre impartialité.

M. MEIGHEN: Je vais maintenant faire une citation, et si l'honorable député est revenu au sentiment des convenances, ceci le troublera plus que tout ce dont j'ai déjà donné lecture. Ce sont ses propres paroles que je cite:

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je désire vous faire observer respectueusement que M. le président a fait un faux rapport.

Et une autre fois, sinon deux, le représentant de Saint-Jean s'est permis, samedi dernier, de vous dire, monsieur l'Orateur, que monsieur le président avait fait un faux rapport en ce qu'il n'avait pas tenu compte de certaine motion tendant à lui faire quitter le fauteuil. C'est sur cela qu'il se fondait pour prétendre que le rapport était inexact. Le représentant de Saint-Jean, je l'affirme, n'avait pas le droit à ce moment-là de faire une motion semblable, et j'ai fait voir que même en l'absence du nouveau règlement il ne pouvait pas proposer que le président quitte le fauteuil quand les membres du comité venaient d'être invités à voter sur la question. Cela, il ne l'ignorait pas au moment où il fit sa motion; or, sachant qu'il avait tort et enfreignait le règlement, sachant que le président avait raison et devait blâmer son attitude ou n'en pas tenir compte, il est venu soutenir devant la Chambre que le président avait fait un faux rapport.

L'honorable député s'est longtemps constitué ici le champion de la liberté de la parole. Ces mots "liberté de la parole", on les a ressassés à en lasser la Chambre. Mais la liberté de parole ne suffit pas à l'honorable député, il lui faut aussi la liberté de procédure; il tient à pouvoir faire quand bon lui semble autant de motions qu'il lui plaît, au mépris de la procédure parlementaire et des prérogatives de la Chambre. Outre la liberté de parole et de procédure, mon honorable ami veut qu'on lui accorde aussi la liberté d'allure, car il tient à pouvoir s'avancer sur le parquet de la Chambre pour venir se planter devant vous, et peut-être même vous menacer du poing. C'est ainsi qu'il conçoit la dignité du Parlement et celle du débat.

M. GEORGE H. BOIVIN (Shefford): Monsieur l'Orateur, nous venons d'entendre l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) expliquer ce qui, a-t-il dit, lui paraît être l'esprit du nouveau règlement. Je sais que c'est à lui que l'on a confié la tâche très épineuse d'interpréter la lettre de ce règlement. Force lui est de reconnaître que les scènes disgracieuses de samedi matin ont été provoquées par le premier ministre et le président du comité lorsque, voyant que la lettre du règlement ne leur permettait pas d'atteindre leur but, ils voulurent en invoquer l'esprit.

Voyons quelle fut la première décision rendue par le président. Selon le représentant de Portage-la-Prairie, c'est dans les "Débats" que l'on doit retrouver les paroles des députés. C'est également dans le hansard que l'on doit pouvoir se rendre compte de l'instant où un député prend la parole. La première chose que l'on trouve dans le compte rendu de la séance du 9 courant, immédiatement après la reprise de l'examen du bill n° 21, ce sont ces paroles de M. Carroll:

M. le PRESIDENT: Je désire...
Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): Je propose que la suite de la discussion sur les articles 2 ,3, 4...

Et tous deux se turent. Certains députés ayant demandé qui avait la parole, le président se prononça comme suit:

Je n'ai pas eu le temps de mettre aucun article du bill en délibération, et je crois qu'il est irrégulier de la part d'un député de prendre la parole avant que cette formalité ait été remplie. Bill n° 21, article 2.

Le président mettait en discussion l'article 2 du bill n° 21. La veille, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et le représentant de Pictou (M. Macdonald) lui avaient demandé de le faire, mais il s'y était refusé en alléguant que le comité ne pouvait pas remettre en discussion cet article tant qu'il ne serait pas fait de motion à cet effet. Le député de Renfrew-sud proposa alors la suite de la discussion sur cet article, et sa motion fut rejetée par assis et levé. Le lendemain, il jugeait à propos d'enlever la parole au représentant de Cap-Breton-sud pour la donner au premier ministre en alléguant que nul n'avait le droit de prendre la parole tant qu'il n'avait pas mis en discussion l'article 2. Telle est la logique qui caractérise le président du comité, et telle est l'attitude qu'il prit dès le début de la fameuse après-midi en question.

Si l'honorable député de Cap-Breton avait la parole, il avait certainement le droit de faire un discours à ce moment-là; mais on la lui ôta pour la donner au premier ministre qui se leva pour proposer que la suite de la discussion des articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que du projet d'article 6 du projet de loi fût la première question à être discutée par le comité, et que cette discussion ne fût plus renvoyée. Cette motion ayant été lue en français, on permit à mon honorable ami de Cap-Breton-sud de prendre la pa-

role. Il fit un discours intéressant qu'il termina en disant qu'il voulait proposer l'insertion dans le bill du texte suivant à titre d'article 7:

Et tant que le permettra la construction des navires mentionnés dans la présente loi, les entrepreneurs ou constructeurs seront tenus d'acheter aux prix qui prévaudront alors au Canada l'acier et autres matériaux fabriqués au Canada.

Voilà un article qui méritait au moins d'être pris en considération par le comité et que le premier ministre aurait dû s'abstenir de faire écarter. A ce moment-là, le président énonça, non sans quelque semblant de raison, l'avis que l'honorable député ferait bien de ne pas insister sur l'adoption de sa motion tant que ne serait pas terminé l'examen de l'article 6. Ayant attendu que cet examen fût terminé, l'honorable député reprit la parole, mais le président la lui ôta de nouveau pour la donner au premier ministre. Est-ce de son propre mouvement qu'il agissait ainsi? Avait-il vu le premier ministre se lever le premier. S'il avait accordé la parole au premier ministre, s'il s'était levé comme vous faites parfois, monsieur l'Orateur, pour déclarer que la parole était au premier ministre, le débat de ce soir n'aurait peut-être pas eu lieu. Mais, on permit à l'honorable député de Cap-Breton-sud de faire son discours, le premier ministre eut l'obligeance de reprendre son siège, et ce n'est que lorsque le représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) eut soulevé la question de règlement, et lui eut fait observer qu'il s'était trompé, que sa vue lui jouait de mauvais tours, que le président pensa qu'il avait peut-être commis quelque erreur, qu'il se rappela qu'on lui avait recommandé de ne pas perdre le premier ministre de vue. C'est alors qu'il changea d'avis et accorda la parole au premier ministre.

Il est bien commode de pouvoir se fonder sur le hasard pour prouver ce qui s'est dit ou fait; malheureusement, j'ai parfois constaté, comme vous l'avez d'ailleurs fait vous-même hier, monsieur l'Orateur, que le hansard ne donne pas un compte rendu fidèle de ce qui se passe à la Chambre. Chacun se rappelle que le soir en question, au moment où le représentant de Cap-Breton-sud venait de commencer son discours, le député de Portage-la-Prairie soulevait la question de règlement pour prétendre que la parole devait être accordée au premier ministre parce que celui-ci avait été le premier à se lever. Mais voici ce qu'on relève au compte rendu de la séance:

M. MEIGHEN: Je soulève la question de règlement.

M. le PRESIDENT: Que l'honorable député expose son point. Il est toujours permis de soulever la question de règlement.

M. MEIGHEN: Le premier ministre ayant proposé que le bill soit rapporté, je prétends qu'on ne saurait plus déposer d'amendement.

Tel n'était pas le point de règlement que soulevait l'honorable député de Portage-la-Prairie. Celui-ci prétendait que le président avait vu le premier ministre se lever le premier et que, partant, il devait lui accorder la parole. Quand le chef de l'opposition lui eut répondu par un argument sans réplique, il admit qu'il ne discutait pas la question de savoir si le représentant de Cap-Breton-sud avait ou n'avait pas le droit de prendre la parole, et qu'il se bornait à faire constater que le président avait vu le premier ministre se lever le premier. Le compte rendu de la séance n'est malheureusement pas conforme à ce qui s'est passé.

Autre preuve que le compte rendu a été modifié, et modifié de propos délibéré, c'est qu'après que le chef de l'opposition, d'autres membres de la gauche et moi-même eurent pris la parole, le président se leva pour déclarer que tel n'était pas le point de règlement soulevé. Le point soulevé par le député de Portage-la-Prairie portait sur la question de savoir si le premier ministre avait ou n'avait pas la parole; et le président, qui avait accordé la parole à mon honorable collègue de Cap-Breton-sud, revenait sur sa décision pour déclarer que, à son avis, le premier ministre s'était levé le premier.

Or, nous soutenons que cette conduite est digne de blâme. Dans un moment d'indignation, le représentant de Portage-la-Prairie a dit que, règle générale, lorsque le premier ministre se lève et qu'un autre député se lève en même temps, il est du devoir de l'Orateur ou du président d'accorder la parole au premier ministre, et que, si le chef de l'opposition se levait et si un autre député se levait en même temps, il serait du devoir de l'Orateur ou du président d'accorder la parole au chef de l'opposition. Je ne veux pas revenir sur les événements passés. Monsieur l'Orateur, vous avez toujours suivi cette règle; mais, malheureusement pour le bon renom de la Chambre et du ministère, votre décision a été mise de côté et la parole a été accordée à d'autres membres.

Le député de Portage-la-Prairie dit que personne ne doit indiquer au président ou à l'Orateur celui qu'il a vu le premier, que le président ou l'Orateur est le seul et unique juge et qu'il manquerait à son devoir s'il n'accordait pas la parole à celui qu'il a vu le premier. C'est donc que le député de Portage-la-Prairie avait une piètre opinion du jugement du représentant de Champlain; c'est donc qu'il avait une piètre opinion de ses facultés visuelles, puisque, bien qu'il ait déclaré aujourd'hui que personne n'a le droit d'indiquer à l'Orateur ou au président celui qu'il a vu le premier, et que l'Orateur ou le président est le seul et unique juge, il a élevé la voix et posé une question de règlement pour faire observer au président

qu'il aurait dû voir un député quand il en avait vu un autre.

M. MEIGHEN: L'honorable député voudra-t-il lire le passage du hansard où il trouve ces paroles?

M. BOIVIN: J'ai lu le hansard très attentivement et je constate qu'il ne rapporte pas les paroles dont l'honorable député s'est servi la première fois qu'il a soulevé une question de règlement.

Une VOIX: Le compte rendu a été modifié.

M. BOIVIN: Une autre preuve que le hansard a été corrigé avant le moment où il devait l'être, c'est que le président du comité lui-même, lorsqu'il a tranché la question de règlement soulevée par le député de Portage-la-Prairie, a déclaré que la question était de savoir qui avait droit de prendre la parole le premier.

M. MEIGHEN: L'honorable député est-il prêt à s'en rapporter sur ce point aux notes des sténographes que je n'ai jamais vues?

M. BOIVIN: Je ne voudrais pas retarder les travaux de la Chambre en envoyant chercher à l'imprimerie la copie des sténographes, mais je consens à m'en rapporter aux souvenirs du député de Portage-la-Prairie, comme à un membre de cette Chambre et à un homme d'honneur, du soin de dire si les paroles qu'il a prononcées en soulevant cette première question de règlement sont les mêmes que rapporte l'édition non corrigée du hansard.

M. MEIGHEN: Je ne saurais être en mesure de parler avec plus d'assurance. Je ne puis dire que les paroles sont les mêmes, et je ne puis pas dire non plus en quoi elles diffèrent du langage que j'ai tenu.

M. BOIVIN: Je suis très reconnaissant envers le député de Portage-la-Prairie. Il déclare qu'il ne peut pas dire que l'édition non corrigée du hansard rapporte exactement ses paroles et que, d'un autre côté, il ne peut pas voir quelles sont les variations. Je conçois bien qu'il lui est difficile de se rappeler les paroles mêmes qui ont été prononcées dans cette soirée agitée. Et les membres de la Chambre se souviendront de l'expression dont le représentant de Portage-la-Prairie s'est servi: "Vous avez vu le premier ministre se lever le premier". Ce langage était si inusité que toute la députation se rappelle que mon honorable ami a appris au président qu'il avait vu le premier ministre se lever le premier.

Aujourd'hui, l'honorable député a commencé son plaidoyer en disant que le représentant de Cap-Breton-sud n'a pas de grief et que les membres de la gauche n'en ont pas, parce que l'on s'est conformé à l'esprit du règlement. Comment saurons-nous quel est l'esprit du règlement? Nous fierons-nous sur ce point à la parole du député de Portage-la-Prairie? Supposons que le Gouvernement ait besoin d'appliquer le règlement dans un but particulier, le député de Portage-la-Prairie, s'il se trouve dans cette enceinte, pourra prendre la parole et dire quel est l'esprit du règlement—c'est ce qui a eu lieu jusqu'à présent—et l'esprit du règlement variera toujours pour accommoder le ministère. Pour les fins du présent débat sur la loi navale, après que nous avons voté contre ce règlement, que nous l'avons déclaré inconstitutionnel, nous sommes tenus de nous incliner devant la volonté de la majorité et de nous soumettre à ce règlement. Mais nous avons un grief lorsque le président du comité et le premier ministre mettent de côté la lettre du règlement pour nous en imposer l'esprit. Nous sommes tenus de nous soumettre à la lettre du règlement, mais nous ne voulons pas en observer l'esprit, selon l'interprétation que lui donnent de temps à autre les membres de la droite.

Le député de Portage-la-Prairie prétend que nous n'avons pas de grief parce que l'amendement que mon honorable ami voulait proposer en comité pourra être présenté lors de la troisième lecture. Je lui demanderai comment cet amendement pourra être discuté à la troisième lecture. Il sait que des amendements ne peuvent pas être examinés de cette manière et qu'il est absolument impossible de greffer l'amendement sur le bill.

L'amendement demande que les constructeurs de ces navires achètent au Canada tous les matériaux qu'ils pourront, afin d'encourager l'industrie et la main-d'œuvre canadiennes, et l'honorable député nous dit que nous pouvons délibérer un amendement comme celui-là lors de la troisième lecture! Il va sans dire qu'il croit que cela n'a guère d'importance, vu que les partisans du ministère repousseront cet amendement et qu'ils ne permettront pas que le bill revienne devant le comité, persuadés qu'ils sont que leur projet de loi est la perfection même. Si le représentant de Portage-la-Prairie prend la parole au nom du ministère et consent à renvoyer le bill devant le comité pour que cet amendement soit ajouté, il pourra alors, mais alors seulement, dire que nous n'avons pas de grief.

Je lui rappellerai que Bourinot dit que le seul temps où un nouvel article peut être soumis, c'est lors de l'examen des autres articles; que Bourinot ajoute qu'il est impossible de proposer un nouvel article comme amendement à un article qui se trouve déjà dans le bill; que Bourinot dit de plus que le seul moment ou l'article 7 pouvait être soumis était après l'examen de l'article 6. A ce moment-là on a empêché le représentant de Cap-Breton-sud de

soumettre son article, bien que rien dans ce règlement barbare ne permît d'enlever la parole à l'honorable député. La gauche a certainement un grief et elle a parfaitement le droit de proposer une motion de censure à l'adresse de celui qui est la cause de ce grief.

Mais ce n'est pas tout, et ce n'est probablement pas le plus grave de l'affaire. Le député de Portage-la-Prairie déclare que la dernière partie de la motion de censure est la plus ridicule de toutes. Dans cette partie, l'Orateur suppléant est blâmé parce qu'il a fait rapport du bill lorsqu'il était proposé que le président quittât le fauteuil. Le député de Portage-la-Prairie dit qu'on ne pouvait pas proposer que le président quittât le fauteuil parce que la motion dont le président était saisi ne prêtait pas à la discussion. Sur quoi s'appuie-t-il? Le député de Saint-Jean lui a demandé s'il y a en Angleterre ou au Canada, un précédent à l'appui de cette thèse, et il n'a pas pu en trouver un seul. L'honorable député a été obligé de prétendre qu'il doit en être ainsi parce qu'aucun membre de la Chambre des communes, au Canada ou en Angleterre, n'a encore élevé la voix pour proposer que le président quittât le fauteuil lorsqu'il était saisi d'une motion qui ne pouvait pas être discutée. Je dirai d'abord que l'honorable député ne le sait pas et ne peut pas le savoir. En deuxième lieu, je dirai que jamais, dans aucune législature, autant de motions ont été déclarées non discutables que sous le régime du nouveau règlement. De fait, personne ne semble savoir ce qui peut donner lieu à une discussion.

Je prétendrai, en troisième lieu, que nous avons un règlement qui déclare formellement et explicitement que la motion demandant que le président quitte le fauteuil est toujours permise et qu'elle prend le pas sur toutes les autres motions. Le règlement ne dit pas qu'elle a priorité sur toutes les motions qui peuvent être discutées, mais il déclare qu'elle a priorité sur n'importe quelle motion, et le nouveau règlement n'a pas modifié l'article 15. Cet article aurait pu être modifié pour accommoder la droite, si le règlement avait été soumis à un comité parlementaire, mais il est vrai de dire que nos adversaires ont complètement oublié l'article 15, étant donné leur vif désir d'appliquer le bâillon. Ils ont allongé l'article 17, mais ils ont oublié de modifier l'article 15 de manière à nous empêcher de proposer que le président quitte le fauteuil lorsque la Chambre est saisie d'une motion qui ne prête pas à la discussion.

Puis, le député de Portage-la-Prairie dit: Tout cela est fort bien, mais le président mettait la question aux voix, et c'est pour cela que le député de Saint-Jean n'avait pas le droit de proposer que le président quitte le fauteuil. Rappelez-vous, monsieur l'Orateur, que le représentant de Portage-la-Prairie est celui qui accuse parfois les membres de la gauche de citer quelques lignes du hansard, sans en donner le texte entier. Il a lui-même pris le hansard et a lu ce qui suit:

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix la moton demandant que le bill soit rapporté.

Quelques VOIX: Honte!

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

Le représentant de Portage-la-Prairie a lu cela, mais pourquoi n'a-t-il pas lu le reste que voici:

M. BELAND: De grâce, permettez-moi de développer ma question de règlement.

M. le PRESIDENT: Le comité est saisi de la motion demandant que je fasse rapport du bill. Je prie ceux qui sont en faveur de cette motion de se lever.

Plusieurs VOIX: Nous ne nous lèverons pas!

(Exclamations à droite.)

M. BOIVIN: Et ces députés avaient parfaitement raison, car le président, qui était très surexcité à ce moment-là, se calma peu après et dit:

Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien dire "oui:"

Non pas se lever, mais dire 'oui'. Il n'y a aucun doute que le président en faisant cette demande s'est trompé. Ainsi que l'honorable député de Saint-Hyacinthe le dit, cette partie du hansard n'a pas été corrigée. Il était trop tard dans la soirée pour cela. Le président, après avoir dit qu'il poserait la motion et que ceux en faveur devront se lever, a permis une interruption de la part de l'honorable député de Beauce avant de demander le vote. Puis il s'est aperçu qu'il n'avait pas posé la question correctement; qu'il avait demandé aux membres de la Chambre de se lever, avant de leur demander de dire "oui" ou "non", et il s'est repris en disant: Je mets aux voix la motion. Combien de fois cette motion a-t-elle été posée au comité? Elle ne l'a été certainement qu'une seule fois auparavant, et le président l'ayant posée, a demandé aux membres de la Chambre de dire "oui" ou "non" et le vote a été pris.

C'est avant le vote, ainsi que le rapporte le hansard, que l'honorable député de Saint-Jean a proposé que le président quitte le fauteuil. Rien dans le règlement ne donne droit au président d'avoir passé outre à la motion du député de Saint-Jean, ou de donner la parole au premier ministre, avant le député de Cap-Breton-sud, qui s'était levé pour proposer un amendement, qui devait être l'article 7 du bill. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Portage-la-Prairie avec raison, il y a un instant, il n'y a dans le règlement rien qui autorise un honorable député à dire au président à qui il doit accorder la parole, ou à lui dire: C'est l'honorable premier ministre, monsieur le pré-

sident, que vous avez vu se lever le premier; vous regardiez d'un autre côté, mais vous l'avez vu tout de même." Il n'y a rien dans le règlement qui autorise le président à changer d'avis après avoir donné la parole à l'honorable député de Cap-Breton-sud.

Telles sont les raisons pour lesquelles le président doit être censuré. Voilà pourquoi nous nous plaignons d'avoir été traités avec injustice. Nous ne nous plaignons pas du règlement, qui a été voté et adopté, et auquel nous sommes obligés de nous soumettre. Mais nous voulons que la lettre en soit interprétée strictement et impartialement, et nous ne voulons d'aucune entente entre le très honorable premier ministre, l'honorable député de Portage-la-Prairie et le président pour appliquer l'esprit du règlement lorsque la lettre ne fait pas leur affaire.

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

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Ce n'est pas mon intention de discuter bien longtemps la question qui a fait le sujet du débat ce matin. La session a déjà duré trop longtemps et de ce côté-ci (la droite) nous nous sommes abstenus souvent de parler afin d'en finir et de pouvoir constater si le pays est gouverné par la majorité ou par la minorité. Je suis un de ceux qui regrettent que nous ayons été obligés de changer les vieux règlements de la chambre des communes d'Angleterre, et je crois que le chef de l'opposition partage mon avis, bien que plusieurs de ses amis aient voulu les modifier précédemment.

Ceux d'entre nous qui ont quelque peu étudié le règlement des communes anglaises et son application dans cette enceinte, doivent être arrivés à la conclusion que tôt ou tard, on serait obligé d'y apporter quelques changements afin de pouvoir expédier les affaires de la Chambre avec plus de rapidité. Pendant le dernier Parlement, nous avons eu un ou deux longs débats. Heureusement pour le pays, le premier ministre d'alors décida de faire décider la question de réciprocité par le peuple. Il n'y avait pas lieu de modifier le règlement parce que l'opposition d'alors n'avait pas fait d'obstruction. Je me rappelle parfaitement que jamais pendant le débat sur la réciprocité il n'a été question de faire de l'obstruction; mais, cette année dès le commencement même du débat sur la question navale, l'honorable député de Saint-Jean spécialement, et d'autres députés ont déclaré qu'ils allaient faire de l'obstruction à la loi de la marine, et avoir recours à toutes les règles de procédure parlementaire afin de mettre leur désir à exécution.

M. l'ORATEUR: Je rappellerai à l'honorable député qu'il ne discute guère la question soumise à la Chambre, qui est la conduite du président du comité.

M. CURRIE: Je ne veux pas m'éloigner du sujet, mais simplement de faire ces quelques réflexions en passant.

Voilà donc cinq mois environ que nous discutons ce bill. Nous avons été obligés de modifier le règlement, qui, ainsi que les honorables membres le savent, était très ancien. Cinquante ans avant la confédération il avait été question dans les communes anglaises de modifier ce règlement. L'augmentation des affaires et du nombre de députés dans cette Chambre rendait nécessaire ce nouveau règlement. Ceux qui avaient étudié la question en étaient venus à la décision que du moment qu'un groupe de députés ou un député était atteint de la lèpre de l'obstruction, le temps était arrivé d'apporter des changements au règlement, et d'en faire un semblable à ceux des autres assemblées législatives. Il s'agissait alors de décider si nous adopterions le règlement de clôture des communes anglaises, qui donne plein pouvoir à l'Orateur de clore le débat sans aucun avis préalable. Il y a plusieurs années, M. May, qui était Orateur des communes anglaises, après avoir étudié la question, en est venu à la décision que l'objection principale au règlement de clôture était qu'il pouvait être appliqué sans avis, proposa d'adopter un règlement plus progressif qui obligerait de donner un avis de la clôture du débat. Etant donc obligés de modifier notre règlement, nous en avons un d'une nature progressive; non pas que le désir de la droite fut de faire ce changement, mais parce que la conduite de l'opposition nous y forçait.

La question aujourd'hui soumise à la Chambre porte sur le nouveau règlement, et il s'agit de savoir si le président était dans son droit en refusant d'accepter la motion de l'honorable député de Cap-Breton-sud. Je dois dire d'abord que l'opposition a pris tous les moyens imaginables de faire de l'obstruction et de retarder le débat. Nous avons eu d'abord de longs discours et ensuite ce que l'on appelle des motions dilatoires, c'est-à-dire, des motions pour prolonger la discussion. Il est vrai que l'opposition n'a pas songé à toutes les formes de motions dilatoires. Je ne veux pas l'instruire, mais elle aurait pu les trouver en consultant les vieux règlements parlementaires anglais. Mais elle s'est servi de toute celle qu'elle connaissait. Les motions dilatoires antérieurement au règlement de clôture, sont la forme la plus formidable d'obstruction dans la chambre des communes anglaises. Les motions pour que le président quitte le fauteuil ou que la chambre s'ajourne sont de ce genre. Ces motions pouvant être discutées, le débat durait des heures.

Le premier règlement de clôture adopté par les communes anglaises empêchait un député de proposer une deuxième fois, sans qu'une autre affaire vînt en discussion dans l'intervalle, une motion d'ajournement, et de cette façon un seul député ne pouvait pas tenir la Chambre arrêtée. Nous n'avons pas suivi le règlement anglais, mais préféré suivre l'exemple d'autres parlements importants où il faut donner un avis de la clôture d'un débat, ce qui est une grande amélioration sur le règlement anglais actuel. Si je comprends bien le règlement que nous avons adopté, il s'applique au comité général de la Chambre à son président, comme à la Chambre elle-même. Le premier article de ce règlement s'applique aux motions qui peuvent être discutées. Ce sont les motions qui portent sur les affaires de la Chambre et qu'il est permis de discuter. L'article dit ensuite: "Toutes les autres motions ne sont pas sujettes à la discussion." Par exemple, la motion de l'honorable député de Saint-Jean que le président quitte le fauteuil ne pouvait faire l'objet d'un débat ni en séance générale, ni en comité général. La motion pour renvoyer une question au comité est de même genre. Toute espèce de motion dilatoire, une motion pour que le comité lève sa séance—même pour que la Chambre s'ajourne, doivent être votées sans débat.

Tous ceux qui ont lu le compte rendu de la séance de vendredi dernier ne peuvent faire autrement que d'admettre qu'au nombre des membres de la gauche il y en a quelques-uns qui cherchent à se mettre en vue, et ç'a été pendant le mois dernier une lutte entre ces députés pour avoir la parole, ou faire une motion, ou prononcer le discours le plus ennuyeux. Plusieurs de ces obstructionnistes voulurent, vendredi, faire une scène dans cette enceinte. Que l'on compare les discours de cette séance et la scène rapportée dans le hansard, avec ce qui se passe dans d'autres pays. Prenons, par exemple, la chambre des communes en Angleterre pendant la période la plus mouvementée de la lutte entreprise par les nationalistes irlandais; on n'y constate rien de semblable à ce qui s'est passé dans cette enceinte vendredi soir. La chambre anglaise a toujours conservé sa dignité. Depuis quatre cents ans, la coutume a été, lorsqu'un député ne voulait pas écouter l'Orateur, de le citer à la barre de la Chambre, et s'il persistait dans sa désobéissance, à l'obliger à demander pardon à genoux à l'Orateur. Il faut conserver le décorum au Parlement, si nous voulons avoir des institutions libres. Les honorables députés de la gauche ont voulu créer une scène qui aurait obligé qu'on les transportât sur un brancard ou quelque chose de même genre.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis de prêter des motifs à aucun membre de cette Chambre.

M. CURRIE: Je retire ce que j'ai dit. Je ne sais pas quelles étaient leurs intentions.

Quelques VOIX: Parfaitement.

M. CURRIE: Ils nourrissaient ces desseins dans leur cœur, mais ils étaient évidemment décidés à faire une scène.

Des VOIX: A l'ordre!

M. CURRIE: Ils imaginèrent effectivement une scène et nous voyons par les Débats qu'ils jouèrent cette scène et qu'ils employèrent un langage dont on n'aurait pas toléré la reproduction dans les Débats. Il est contraire au respect dû à cette Chambre de qualifier une règle établie par elle " d'infâme ", et cependant vous trouverez cette expression dans ce numéro mémorable des Débats. Vous y trouverez aussi le mot "honte" sur lequel votre attention a été attirée ce matin; bien plus vous y trouverez que d'autres députés se sont levés et ont proclamé que le rapport était faux.

J'ai remarqué, monsieur l'Orateur, que les honorables députés de l'opposition sont les premiers à faire appel à votre protection, lorsqu'ils sont en cause. S'ils sont aussi heureux de la réclamer pour eux, ils devraient surveiller davantage leur langage et ne pas jeter de discrédit sur les décisions de la Chambre ou sur celles de l'un de ses membres.

Maintenant, un mot ou deux concernant les règlements. Cette Chambre a nommé, comme gardien de ses archives un homme distingué, auquel elle a confié la tâche de préparer la minute de ses délibérations, c'est le greffier de la Chambre. Les minutes de l'assemblée diffèrent du rapport inscrit aux Débats et elles établissent que les procédés du président en l'occurrence ont été absolument conformes à la coutume et que les délibérations ont été conduites selon l'usage antique.

Mais certains honorables députés profitent, pour jeter les hauts cris, d'une erreur accidentelle commise par un reporter dans son rapport des débats. Je dois dire, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas un député qui n'ait eu déjà quelque motif de plainte à ce sujet. En ce qui me concerne, j'ai toujours pris ces accidents avec bonne humeur. Le discours de l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) sur la réciprocité m'a été attribué par les Débats. Comment croire les Débats? L'honorable député de Wellington-sud fait un discours et en lisant les Débats le lendemain matin, je constate que son discours est mis au compte du député de Simcoe-nord. Ainsi, avec toutes les questions de la nature de celle qui occupe la Chambre dans ce moment, c'est un procédé peu sûr que d'en appeler à l'autorité

de l'édition non revisée des Débats. En ce qui concerne la motion du député de Cap-Breton-sud le premier ministre avait fourni à l'honorable député maintes occasions de faire mettre sa motion à l'ordre du jour. Il eût pu s'en prévaloir en trois ou quatre circonstances.

Sir WILFRID LAURIER: Pas une seule.

M. CURRIE: Il eût pu la faire porter à l'ordre du jour avant même que l'avis de clôture ne fût donné. Il eût pu donner l'avis requis et sa motion eût été insérée dans le procès-verbal de la séance. Il eût pu donner avis de sa motion avant que le bill ne subît sa seconde lecture et ne fût renvoyé au comité. L'honorable député qui a été récemment encore ministre de la Marine avait raison de dire qu'il n'était pas même nécessaire de faire motion que le président rapporte le bill, mais cette motion ayant été faite, et cette motion, selon le nouveau règlement ne pouvant pas faire l'objet d'un débat, il devenait impossible à l'honorable député de proposer un amendement que l'on pût discuter. Je ne puis donc voir en quoi il a souffert un préjudice quelconque.

Ce qu'il y a de plus malheureux en tout ceci, monsieur l'Orateur, c'est l'ambition manifestée par l'opposition durant la présente session de censurer non seulement votre conduite, mais aussi celle du président du comité. Les présidents peuvent se tromper, mais s'ils se trompent la Chambre à le pouvoir de corriger leurs erreurs; j'en parle en connaissance de cause. Mais lorsque le président a assumé une certaine attitude et que sa décision a été approuvée par la Chambre, proposer un blâme contre lui c'est, en somme, vouloir censurer la Chambre. De semblables procédés, à mon avis, ont toujours eu un caractère périlleux lorsqu'ils ont été employés devant la chambre des communes anglaises, et les députés qui ont eu recours à un procédé aussi dangereux ont quelquefois été cités à la barre, ou dépossédés de leur siège. Je ne crois pas que cette Chambre adopte pareille ligne de conduite à l'égard du député de Pictou, mais nous ne devons pas perdre de vue que cette Chambre n'est pas une cour de justice, mais qu'elle a le droit de faire ses propres règles et les règlements qui la régissent, et cela à chaque occasion qui se présente et en tout temps. L'Orateur, debout sous le dais, peut donner une décision, et cette décision, à toutes fins légitimes, a autant de force et de puissance que si elle avant été rendue par cette Chambre, après avoir été élaborée en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'elle soit juste ou injuste?

M. CURRIE: Qu'elle soit juste ou injuste, ainsi que le dit le chef de l'opposition. Il n'est pas probable qu'elle soit injuste, mais si la décision de l'Orateur l'est il y a

appel à la Chambre. Proposer cette motion de censure, c'est recourir à un mode d'obstruction adopté en 1902 par les nationalistes irlandais à la chambre des communes anglaise et l'on ne doit pas oublier que pendant les quatre-vingts années précédentes rien de semblable ne s'était vu à la chambre anglaise.

Je prétends qu'il n'existe aucun motif au soutien de la présente résolution et que la Chambre serait amplement justifiée de la mettre de côté même sans la discuter au fond. Quant à ce qui concerne notre situation, monsieur l'Orateur, vous ne devez pas être considéré comme le maître de cette Chambre; vous êtes là où vous êtes pour appliquer les règles; vous êtes uniquement le serviteur de la Chambre. L'un des plus illustres orateurs des communes anglaises rendit cette question bien claire par sa conduite, lorsque Sa Majesté le roi Charles se rendit à la Chambre et demanda qu'on lui indiquât certains députés. J'ai devant moi les paroles prononcées alors par l'Orateur en réponse et il serait peut-être utile de les lire, car je crois qu'elles feraient voir aux honorables députés de l'opposition, ce que sont les fonctions antiques et honorables de l'Orateur. Après que le roi eut fait son entrée dans la chambre et pris possession du siège de l'Orateur et qu'il eut demandé à celui-ci (M. Lenthall) si certains députés, qu'il désirait faire appréhender étaient présents, s'il les voyait, l'Orateur fit cette réponse:

> Qu'il plaise à votre Majesté, mes yeux ne peuvent rien voir et ma langue ne rien prononcer que ce qui m'est commandé de voir ou de dire par cette Chambre, dont je suis l'humble serviteur, et je demande humblement pardon à votre Majesté si je ne puis faire d'autre réponse que celle-là aux questions qu'il plaît à Votre Majesté de me poser.

Ceci, monsieur l'Orateur, constitue une claire définition de la position de l'Orateur dans cette Chambre. Telle est la définition ancienne et présente. Lorsque vous, ou tout autre Orateur de cette Chambre ou de la chambre anglaise, ou le président du comité, qui est le substitut de l'Orateur, dans l'accomplissement de vos fonctions, adoptez une ligne de conduite en harmonie avec les règlements et les usages de cette Chambre, et donnez une décision, c'est d'une pauvre tactique politique que de proposer un vote de censure contre l'Orateur ou contre le président et de vouloir faire de cette question une question de parti. L'Orateur n'a pas de couleur politique; le président assis au bout de la table, n'en a pas non plus aux yeux de cette Chambre.

Après avoir siégé cinq mois dans cette enceinte, je suis persuadé que la patience de tout président et de tout Orateur a été souvent soumise à une dure épreuve par l'opposition. L'honorable député qui vient de reprendre son siège émettait le vœu que

les règlements fussent interprétés selon leur esprit. Si nous devons interpréter le règlement selon son esprit, l'esprit du nouveau règlement voulait que la question, alors en discussion, fût décidée ce même soir et que le bill fût rapporté. Il y a un bon nombre d'années la règle statuait qu'aucune disposition ne pouvait être ajoutée en comité sans le consentement de la Chambre et je me demande si ce n'est pas encore la règle aujourd'hui. S'il en était ainsi, le président, les archives en font foi, ayant agi conformément aux anciens usages de la Chambre, soumis la question et rapporté le bill à l'Orateur je ne verrais aucun motif de censure. Il existe beaucoup d'anciennes règles de la chambre anglaise dont nous maintenons ici l'esprit. Prenez par exemple la règle qui veut qu'un député se levant pour parler doive au préalable se découvrir; c'est en substance une vieille règle anglaise. La règle concernant l'usage qui doit être suivi par ceux qui passent entre la Masse et l'Orateur était contenue dans la règle 91 de la chambre anglaise et la rentrée de l'Orateur, pour rétablir l'ordre, est aussi une vieille règle anglaise. Nous avons entendu ici une discussion qui a duré une journée, sur cette question de la rentrée de l'Orateur, à propos d'une motion de censure contre lui. La vieille règle anglaise est que l'Orateur a parfaitement le droit de rentrer pour rétablir l'ordre.

La règle 209—une règle qui faisait partie des règles anglaises au moment de la confédération, qui avait été en vigueur pendant près de cent ans, et que nous n'avons jamais retranché de nos règlements—disait ce qui suit:

Si quelque désordre s'élevait soudain dans le comité, monsieur l'Orateur reprendra son siège sans motion à cet effet.

C'était la règle de la chambre d'Angleterre en 1867 et cependant l'opposition a dépensé une journée entière à ergoter sur son existence et à vouloir censurer l'Orateur. Vous trouverez beaucoup d'autres règles dont c'est le cas. Le très honorable chef de l'opposition se demandait comment il se faisait que le livre du règlement contient une règle par laquelle il fut empêché de prendre la parole, avant que la question préalable ne fut posée. Cette règle était la vieille règle n° 150 de la chambre des communes anglaise: "Il peut être fait une motion portant qu'aucun député qui se serait levé pour parler "soit maintenant entendu" ou "ait la parole maintenant". La règle a cent cinquante ans d'existence. J'invite les honorables députés de l'opposition maintenant qu'ils ont épuisé toutes les légitimes ressources d'obstruction, a reprendre leurs sièges et à nous aider à faire de bonne législation. J'ai appartenu à cette Chambre en qualité d'oppositionniste. J'ai fait des suggestions sur maints bills d'intérêt public et elles ont été acceptées. Je dois dire que l'opposition dans le cours de ce Parlement n'a fait aucune suggestion sur un bill quelconque qui ne fût dictée par l'esprit de parti. J'espère qu'on mettra de côté l'esprit de parti dorénavant dans nos discussions en comité. Le précédent ministre des Chemins de fer a présenté des bills concernant les chemins de fer devant le Parlement, l'opposition d'alors, à maintes reprises, fit diverses suggestions concernant ces bills; quelques-unes de ces suggestions furent rejetées, quelques-unes furent adoptées. Il faut qu'il y ait lieu de rencontre, un terrain commun sur lequel les deux partis de cette Chambre puissent s'entendre sur certaines questions afin que les affaires du pays puissent avancer.

Mais si les honorables députés prennent une attitude de résistance à toute législation du Gouvernement en cette Chambre, s'ils sont résolus, non à amender ou à offrir des suggestions raisonnables au sujet de toute mesure devant la Chambre, sauf dans un intérêt de parti, le pays les jugera et je veux leur dire que le peuple canadien n'est pas tout à fait aussi lent à comprendre qu'ils semblent le croire. Il n'y a pas dans le pays un seul homme qui ne soit mécontent des longs discours qui ont été faits en cette Chambre. Cela a provoqué des rires et de l'indignation, de temps à autres. Lorsqu'un homme continue inutilement une dispute qui n'a pas tourné à son avantage, qu'est-ce que le public en pense? Il en vient à la conclusion qu'il est très mauvais joueur. Quant aux délibérations de la Chambre, je suis convaincu que l'attitude prise par l'Orateur et par le président du comité a été très conciliante et que cette opinion est partagée par la Chambre et par le pays. Si l'on considère les grands pouvoirs conférés au président du comité, l'on comprendra qu'il y a plusieurs députés—je ne veux pas parler de tous les membres de l'opposition, car l'attitude prise par deux ou trois individus n'est pas approuvée par les autres—mais l'attitude prise par deux ou trois membres de l'opposition a été de nature à leur mériter, non pas l'approbation de la population du pays, mais son indignation. Je demande à l'honorable chef de l'opposition pourquoi il n'a pas pris l'honorable député de Saint-Jean pour l'exposer en face des libéraux de l'Ontario.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. CURRIE: Qu'il nous donne une raison. . .

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député devrait se limiter à la question soumise à la Chambre.

M. CURRIE: Après avoir écouté pendant quatre mois des discours aussi longs et aussi filandreux, il est difficile à un député de s'en tenir à la question. Si, au commencement de la session les règlements eussent été appliqués aussi rigoureusement que vous les appliquez maintenant, monsieur l'Orateur, la session eut pris fin deux mois plus tôt, et j'espère que durant le reste de la session actuelle les honorables députés s'inclineront devant votre décision aussi promptement que je m'incline maintenant devant elle et mettront fin à leurs discours.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Si j'avais pour devoir de répondre aux remarques de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) seulement en ce qu'elles s'appliquent strictement à la question soumise à la Chambre, mes observations seraient vraiment très courtes. Je suis quelque peu déçu en constatant les randonnées faites par mon honorable ami qui d'ordinaire s'en tient ordinairement, au cours de ses remarques, au sujet qui est discuté. J'aurais cru que la réponse qui aurait pu être faite à la motion en délibération eut été fertile en arguments et que mon honorable ami n'eut pas été emporté si loin du véritable point en litige.

Je comprends que mon honorable ami vienne à la rescousse du président. Nous trouvons dans la littérature une déclaration au sujet d'un monsieur pensif et très instruit qui méditait sur la charpente de cet animal docile et inoffensif qu'est l'âne et qui disait: "Nous sommes terriblement et merveilleusement faits." Un autre lui répondit: "L'esprit de camaraderie nous rend merveilleusement indulgents." Il n'y a aucun doute que cette similitude d'anatomie et de charpente mentale provoque une sympathie très forte entre l'honorable député de Simcoe-nord et l'honorable député qui subit actuellement plus ou moins son procès devant cette Chambre. Il n'y a pas un très grand nombre de membres de cette Chambre qui ait eu à parcourir un chemin aussi raboteux que celui qu'a parcouru l'honorable député de Simcoe-nord en s'efforçant d'interpréter le règlement et de donner à ce sujet leur opinion légale à la Chambre. Il a la distinction peu enviable, avec deux autres honorables députés, d'essayer de faire des règlements, de leur propre autorité, de leur propre mouvement, sans rien avoir pour les appuyer. L'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) l'honorable député de cette ville universitaire de Kingston (M. Nickle) et mon distingué et jeune ami l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Robidoux) ont cette grande distinction qu'ils transmettront à leur postérité, qu'ils ont essayé de bâillonner et d'étrangler la liberté de parole en cette Chambre, sans le moindre règlement pour les appuyer.

M. l'ORATEUR.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. CURRIE: Je demande votre décision. Cela est-il parlementaire?

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que cela soit strictement parlementaire, mais, si je devais être guidé par ce qui se passe en cette Chambre depuis quelque temps, je serais disposé à le tolérer.

M. McKENZIE: L'honorable député de Simcoe-nord se rappelle bien, et j'ose croire que jusqu'à la fin de ses jours il se rappellera l'humiliante leçon que lui ont infligée ses amis en cette Chambre lorsqu'il a entrepris d'interpréter le règlement de cette Chambre. Mon honorable ami a eu le choix de son propre jury lorsqu'il a subi son procès devant ce Parlement. Je suis certain que sur une question de parti l'honorable député ne pourrait avoir un jury meilleur, plus amical, plus favorable que les honorables députés qui siègent autour de lui en cette Chambre, et pour l'interprétation de la loi, qu'il est du devoir du juge d'exposer au jury, je suis certain qu'il ne saurait avoir un juge plus favorablement disposé que le très honorable chef du Gouvernement. Mais ce juge, impartial en tout temps, je l'espère, mais particulièrement impartial en cette occasion, a été obligé de dire au jury qu'il n'y avait rien à lui soumettre, qu'il était tenu de rendre sur-le-champ un verdict de culpabilité contre l'honorable député. Telle est sa position comme interprète du règlement. Avec ce large esprit de loyauté qui devrait caractériser un bon Ecossais comme mon honorable ami, tels sont les antécédants qu'il a en cette Chambre, lorsqu'il applique son grand talent à des questions de ce genre. Je prétends que lorsqu'un honorable député de la droite vient devant vous, monsieur l'Orateur, et nous fait une leçon sur ce que nous devrions être et sur l'interprétation que nous devrions donner au règlement, il ne vient pas dans un esprit libre et ouvert, mais animé du désir de protéger ses amis.

Mon honorable ami a critiqué les remarques qui ont été faites en cette Chambre vendredi soir et samedi matin. Il dit que le mot " faux " a été maintes fois prononcé. J'admets avec lui qu'il est possible qu'on se serve trop souvent en cette Chambre d'un langage peu propre à maintenir la dignité du Parlement. Nous comparons parfois ce Parlement aux tribunaux du pays. J'ai le plus grand respect pour les tribunaux du pays, et je suis heureux de constater que depuis deux cents ans nous avons eu des juges qui ont pu maintenir la dignité de leur position et la dignité des tribunaux. C'est là un sujet d'orgueil pour le peuple et cela fait grand honneur aux membres du barreau et à ceux qui président à nos cours. Mais si cette dignité et cette noblesse de pensée et de maintien sont es-

sentielles sur le banc, et pour le barreau et au fonctionnaire de la magistrature, je crois qu'on pourrait les trouver en cette Chambre à un degré encore plus élevé. Des cris tels que " asseyez-vous " et " honte ", lancés de part et d'autres ne sont pas de nature à rehausser la dignité de cette Chambre. Je désire attirer l'attention de monsieur l'Orateur sur le fait qu'en cette Chambre, si quelqu'un est debout, lorsqu'il a le droit d'être debout, il est du devoir et c'est le droit du président ou de l'Orateur de lui dire de s'asseoir. Cela serait plus digne et plus convenable que d'entendre d'honorables députés crier "asseyez-vous" à l'un de leurs collègues. Cela est considéré comme une injure que l'on repousse chaque fois qu'elle est lancée.

Tout ceci est plus ou moins à côté de la question. Si je comprends bien, ainsi que cela nous a été bien expliqué par l'honorable auteur de cette motion, la question de savoir si le président du comité était dans son droit et s'il a appliqué les règlements de la Chambre en tenant la conduite qu'il a tenue au fauteuil vendredi soir et samedi matin. C'est un fait quelque peu caractéristique des honorables membres de la droite que si nous tentons de discuter quelque question d'un caractère plus ou moins national, on nous dit immédiatement: Vous insultez la nation, vous insultez le drapeau, vous insultez l'individu. C'est tout simplement jeter de la poudre à nos yeux et aux yeux du peuple afin de nous empêcher de discuter la véritable question. Je vous déclare, monsieur l'Orateur, et je crois exprimer l'opinion de tous les membres de la gauche en cette Chambre, que, lorsque nous discutons les droits que nous avons en cette Chambre, ce qui est le but spécial de la motion actuellement devant nous, nous devons le faire sans tenir compte de la personnalité de celui qui peut être impliqué dans l'affaire. C'est un principe bien connu de la doctrine chrétienne que l'on peut condamner le péché sans vilipender le pécheur. Nous sommes parfaitement libres de condamner le péché sans en vouloir à celui qui le commet. Voilà l'attitude que je prends ici, monsieur l'Orateur. Je ne critique pas la conduite du président parce que j'éprouve quelque animosité personnelle envers cet honorable député. Loin de là. Mais on ne nous empêchera pas de faire notre devoir ni de maintenir les droits de cette Chambre parce qu'il plaît à quelqu'un de penser que nous dirigeons une attaque personnelle contre le président. Il n'en est rien. Le droit de la liberté de parole, le droit de représenter les vues de nos commettants et le droit d'expédier la besogne de cette Chambre d'une manière parfaitement franche et loyale, sont beaucoup trop importants pour être entravés par des scrupules quant à l'opportunité de soumettre à la Chambre des questions de ce genre. Pour cette raison, je suis certain que l'honorable député qui occupe la position d'Orateur suppléant ne voudra pas supposer un seul instant que le fait de proposer cette motion le vise plus que tout autre individu qui aurait commis l'erreur que nous prétendons avoir été commise par lui en cette occasion. Je prétends que la question de savoir si l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu ou non faire un discours en proposant sa motion vendredi dernier n'est pas très importante. Ce qui était réellement important, c'était la disposition qu'il proposait comme partie du bill en discussion. C'était là le point important.

L'honorable député de Cap-Breton-sud représente l'un des plus grands, sinon le plus grand des comtés industriels du Dominion. Il est ici pour promouvoir autant que possible les intérêts des grandes industries de son comté, et il désirait les promouvoir relativement à un sujet qui leur était connexe. Relativement à un bill créant des conditions grâce auxquelles des navires en acier, appartenant au Canada seront construits, soit dans ce pays, soit dans la mère patrie, il prétendait légitimement et avec raison que les industries du Canada devraient bénéficier de cette forte dépense d'argent et que l'on devait ajouter au bill un article décrétant que l'industrie de son comté et la main-d'œuvre qu'il représente devaient être utilisées pour la construction de ces navires.

A mon avis, c'était là une proposition légitime; il avait le devoir de la présenter, et on ne saurait légitimement prétendre qu'en faisant cette motion il ne visait qu'à faire de l'obstruction. C'était un amendement parfaitement légitime. Quelques heures auparavant, le premier ministre avait lui-même proposé, à titre d'amendement, l'addition d'un nouvel article au bill, et si le premier ministre pouvait convenablement et logiquement faire pareille chose, après plusieurs mois consacrés à l'étude de ce bill, pourquoi un député de la gauche n'aurait-il pas eu le droit de présenter un septième article? L'amendement présenté par le député de Cap-Breton-sud était tout aussi légitime que celui présenté par le premier ministre, proposant l'addition d'un article au bill. Je dois faire observer que, puisque le premier ministre a présenté l'article 6, on ne saurait arguer de là à l'existence de l'obstruction. La rédaction du bill était à peine terminée, qu'on y ajouta l'article 6; c'est au sortir à peine des mains du rédacteur des lois qu'on appliqua la guillotine et le bâillon.

Voici la question qui se pose: le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) avait-il le droit de proposer cet article et était-il convenable qu'il le fît? Dans la soirée du 8 mai, le premier ministre donna avis que les articles 2, 3, 4 et 5, ainsi que le projet

d'article 6 du bill figureraient en tête de l'ordre du jour du lendemain. Le lendemain après-midi, le député de Cap-Breton-sud essaya de présenter son amendement et le président déclara que le règlement s'y opposait, parce que les premières questions qui viendraient en discussion devaient être celles dont on avait donné avis. C'était là sans doute une bonne décision. Alors commença la discussion des articles et on nous dit que le député du Cap-Breton aurait pu trouver moyen de présenter sa motion, ce jour-là. Or, ce jour-là même, dix-huit ou vingt députés portèrent la parole, dont huit ministériels et si on consulte le compte rendu, on voit que ceux-ci ont été aussi prolixes que les membres de la gauche.

Le député de Cap-Breton-sud était impuissant à exercer une direction quelconque sur les débats, de manière à pouvoir présenter son amendement. D'après le compte rendu, le président lui dit que lorsque le comité aurait expédié sa besogne, l'honorable député pourrait présenter son amendement. Je tiens compte au président de cette intention et je rends également justice aux bonnes intentions du premier ministre à certaine phase du débat; car bien qu'il se fût disposé à présenter sa motion portant qu'il fût fait rapport du projet de loi, lorsque M. Carroll se leva, le premier ministre sans doute se souvint de la promesse que le président avait faite la veille, à cet honorable député, et apparemment il aurait volontiers cédé le pas à M. Carroll, pour qu'il présentât sa motion, si on n'y avait pas mis obstacle. Mais le député de Portage-la-Prairie qui semble tout spécialement chargé de l'application du règlement de cette Chambre depuis un mois à peu près, n'approuvant pas l'attitude prise par le premier ministre, s'arrogea la mission de donner la direction voulue à l'œil, aux nerfs et aux sentiments du président et lui dit: C'est le premier ministre que vous remarquez et non le député de Cap-Breton-sud. Sans doute, lorsqu'on rappela au premier ministre qu'il fallait suivre une certaine ligne de conduite, que la loyauté y présidât ou non, il poussa sa motion et le député de Cap-Breton-sud fut privé du droit dont on lui avait promis l'exercice. Puisque le premier ministre connaissait alors la promesse faite au député de Cap-Breton-sud, qu'il pourrait présenter sa motion, quand l'étude des articles 2, 3, 4 et 5 serait terminée, je prétends que, dans toute assemblée délibérante qui a le souci de la loyauté et de l'honneur, on aurait respecté cette promesse et accordé ce privilège à M. Carroll. Nous ne sommes pas des hommes de paille dans cette Chambre; nous avons le droit d'exprimer notre opinion.

J'ai entendu le député de Simcoe-nord (M. Currie) exprimer une opinion des plus ridicules touchant la conduite que doit tenir l'Orateur ici. A son avis, l'Orateur est tenu de faire certaines choses et le rôle qu'il jouerait serait celui d'un personnage muet. Il est inouï que pareilles règles existent dans un parlement quelconque, et j'en suis sûr, ni l'Orateur ni le président des comités ne sont astreints à suivre pareille règles de conduite. Monsieur l'Orateur, vous avez le droit d'user de votre intelligence et de la voix que Dieu vous a donnée pour dire à cette Chambre comment elle doit expédier sa besogne. Les délibérations de l'autre soir sont dignes de censure, alors que le président refusa la parole à M. Carroll, et que le premier ministre proposa sa motion, sans donner d'explication à cette Chambre. Voilà notre grief, et voilà pourquoi, à notre avis, en tenant pareille conduite, le président n'a pas tenu compte des droits des députés; aussi bien, avions-nous le devoir de saisir la Chambre de cette question, afin de bien faire reconnaître nos droits et l'interprétation à donner au règlement à l'avenir. Aujourd'hui, le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a posé une règle que j'entends exprimer pour la première fois ici: c'est que, si la Chambre est saisie d'une motion non contentieuse, on ne saurait invoquer les dispositions de la règle 15. On a demandé à l'honorable député et on lui a même porté le défi de citer une autorité à l'appui de son affirmation. Bien que, d'ordinaire, je le reconnais, il cite ses autorités de pied levé, quand il lui est possible d'en citer, il a été impuissant à relever le gant et force lui a bien été de renoncer à faire sa preuve. C'est une règle d'interprétation bien reconnue que lorsqu'une loi ou un article de règlement tend à circonscrire, à atténuer ou à limiter les droits et les libertés des individus, il faut lui donner une stricte interprétation de façon à accorder à l'individu toute la latitude possible.

D'après le langage du droit, il n'y a pas d'intention qui milite en faveur des règles; au contraire, l'intention milite contre elles, on ne saurait prêter par interprétation, d'intention quelconque à ces règles, à moins qu'on ne prouve à l'évidence que pareille intention arbitraire est la véritable signification des règles. A moins qu'il n'existe dans ce code de la Chambre un article du règlement qui enlève expressément toute force et tout effet à la règle 15, Votre Honneur en conviendra, il faut toujours estimer que cette règle demeure en vigueur. Le président n'avait autre chose à faire que de tout écarter pour mettre cette motion aux voix. J'en conviens volontiers, pareille motion est non contentieuse, depuis l'adoption des nouvelles règles, on ne saurait guère perdre de temps à la mettre aux voix, et le député de Saint-Jean n'a pas tenté d'efforts pour la débat-

tre. Pourquoi donc ne l'a-t-on pas mise aux voix? Pourrait-on nous dire pourquoi une règle si simple, si claire, a été violée? Je n'ai pas mission de répondre au nom du président; seulement, la seule conclusion qui s'impose, parce qu'elle est la conclusion logique qui découle infailliblement de la violation des lois, c'est qu'on subit toujours les conséquences de ses agissements. Quand un individu prévarique, il faut nécessairement conclure à la mauvaise intention chez le prévaricateur, dans la mesure où cette intention lui a été nécessaire pour faire le geste illicite. En refusant, sans excuse ou explication, de mettre la motion aux voix, conformément à la règle 15, le président s'est rendu coupable de la violation de ses fonctions et il mérite que la Chambre lui inflige un blâme, à moins qu'on ne présente quelque explication valable en faveur de l'attitude qu'il a prise.

L'attitude prise par le député de Pictou (M. Macdonald), en proposant cette motion, est parfaitement justifiée. Que le président veuille bien croire qu'il ne s'agit pas ici d'une attaque personnellement dirigée contre lui. Il s'agit tout simplement de veiller, dans la mesure où l'opposition le peut faire, à ce que les droits de ceux qui nous succéderont ici soient consacrés par ces articles du règlement, et que, quels que soient nos droits et nos privilèges, ils demeurent notre propre bien, notre patrimoine, et que ce soit notre privilège de les exercer.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Monsieur l'Orateur, la motion dont la Chambre est saisie tend à censurer l'Orateur suppléant, tout d'abord pour avoir refusé de permettre au député du Cap-Breton-sud (M. Carroll) d'ajouter un article au bill. Je désire discuter la question, tout comme si on n'avait pas adopté les nouvelles règles. Voyons donc, en pareille circonstance, quelles raisons on pourrait invoquer pour blâmer la conduite du président. Quand le bill sortit des mains du comité, avec l'article ajouté par le premier ministre, alors indépendamment de tout ce qu'on aurait pu dire au député de Cap-Breton-sud au cours de l'après-midi, et abstraction faite des nouvelles règles, il eût été tout naturel pour l'Orateur suppléant qu'il se tournât du côté du chef du Gouvernement pour voir quelle serait la prochaine démarche à faire. En pareille circonstance, je puis le dire en toute sincérité, et tout le monde ici en conviendra, lorsqu'il s'agit de la sortie d'un bill important du comité, le président prendrait tout naturellement cette attitude. Autrement, il ferait une chose imprévue; il prendrait une tout autre attitude que celle adoptée par l'Orateur, lorsque, tout récemment, il donna la parole au chef de l'opposition. Nous n'avons pas mission de dire ici si l'Orateur a eu tort ou raison en cette dernière circonstance. Il a exercé ses propres privilèges et fonctions personnelles en donnant la parole au chef de l'opposition, de préférence à un ministre. En cette circonstance, l'Orateur suppléant a suivi absolument la même ligne de conduite. A ce point de vue seul, s'il ne fut rien arrivé d'ailleurs, l'attitude de l'Orateur suppléant eût été pleinement justifiée, et adopter une autre attitude eût été un manque d'égards à l'endroit du premier ministre.

En deuxième lieu, il serait intervenu, dit-on, au cours de l'après-midi, une entente portant que le député du Cap-Breton-sud aurait le privilège de proposer un amendement. Le compte rendu n'en fait pas foi. Au contraire, quand bien même l'Orateur suppléant se serait contenté de suivre l'avis exprimé par le premier ministre et par le chef de l'opposition, son attitude serait encore parfaitement justifiable. Consultons le compte rendu. Voici les observations du premier ministre:

> Je ferai observer à l'honorable député qu'il pourrait proposer son amendement à l'article 2 avant deux heures, mais, à mon avis, il ne le saurait faire plus tard; ou bien, il pourrait le proposer, à la 3e lecture, s'il le désire.

Cela prouve clairement et absolument que le premier ministre était d'avis que personne ne pouvait proposer un amendement après deux heures samedi matin. Quel est l'avis du très honorable leader de l'opposition? Immédiatement après, au même moment il dit:

> C'est là l'embarras. Il ne peut pas le proposer après deux heures, et il ne le peut pas non plus avant que le comité ait statué cet article et si nous n'en décidons pas avant deux heures, il n'a aucun moyen de présenter sa motion.

De sorte que nous avons les deux leaders qui admettent que l'honorable député de Cap-Breton-sud ne pouvait proposer aucun amendement après deux heures, et pourtant on demande à la Chambre de censurer l'Orateur suppléant pour n'avoir pas fait ce que les deux leaders disent qu'il ne pouvait pas faire.

J'ajoute que même si l'honorable député de Cap-Breton avait été vu d'abord par le président, avait eu la parole le premier et avait proposé son amendement le premier, pourtant d'après les nouvelles règles sa motion ne pouvait être ni discutée ni amendée.

Ce n'est pas une de ces motions qui rentrent dans la classe de celles qui peuvent être discutées et par conséquent c'est une de ces motions non spécifiées qui ne peuvent être ni discutées ni modifiées. De sorte que mon honorable ami n'aurait pas été dans une meilleure position s'il avait eu la parole le premier et s'il avait proposé sa motion. Mais la question d'avoir la parole le premier n'a aucune impor-

tance. Je dis cela en m'appuyant sur le leader de l'opposition. A la page 10104 des Débats le très honorable leader de l'opposition s'est exprimé ainsi:

Que l'un se soit levé avant l'autre cela importe assez peu.

Toute la question, dit-il, est de savoir si l'honorable député avoit le droit de proposer un amendement? De sorte que nous pouvons écarter la question de savoir qui s'est levé le premier et si le président a été discourtois, car le leader de l'opposition dit que c'est une question sans importance, et je le crois aussi.

Nous arrivons donc à la question de savoir si l'honorable député de Cap-Breton-sud avait le droit de présenter sa motion. Mais nous n'avons pas besoin d'aller si loin. Nous avons seulement besoin de savoir si nous devons censurer l'Orateur suppléant pour s'être conduit comme il l'a fait. Il ne pouvait pas agir autrement dans les circonstances. Il est obligé de suivre les règles de la Chambre telles qu'elles existent et d'après les règles modifiées, il n'aurait aucun droit de mettre aux voix la motion proposée par mon honorable ami de Cap-Breton-sud.

Quant à la seconde partie de la motion, il s'agit de savoir si nous devons censurer l'Orateur suppléant pour

. . . refuser de mettre aux voix la motion que le président abandonne maintenant le fauteuil, présentée par M. Pugsley, le député de la ville de Saint-Jean.

L'honorable député de la ville de Saint-Jean aurait dû savoir, même sans invoquer l'aide des nouvelles règles, que la motion n'était pas régulière.

D'abord, qu'a essayé de faire l'honorable député? Le président, occupant le fauteuil, avait mis la motion aux voix. Mais permettez-moi de lire les Débats:

Le PRESIDENT: Je mets aux voix, la motion demandant que le bill soit rapporté.
Quelques VOIX: C'est honteux.
Le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.
M. PUGSLEY: Je propose que vous quittiez la fauteuil.

En d'autres termes, mon honorable ami de Saint-Jean prétend qu'après que la motion est mise aux voix il peut intervenir et proposer une motion. Même avec les anciennes règles il est dit que les règles de la Chambre s'appliqueront au comité. De sorte que sa prétention serait la même que de dire qu'il peut se lever et proposer une motion quand un vote va avoir lieu dans la Chambre. Il sait parfaitement bien qu'il ne pourrait pas faire cela. C'est absolument contraire aux anciennes règles comme aux nouvelles. Je crois que l'honorable député devrait admettre que mon argument est bon. Si on a besoin d'autre chose je citerai l'article 7 du règlement:

M. MIDDLEBRO.

Les débats cessent du moment qu'on appelle les membres à prendre leurs places pour un vote.

Cette règle s'applique au comité et nous avions atteint la période des procédures en comité équivalente au vote des membres.

M. OLIVER: L'honorable député devrait avoir des égards pour la Chambre et lire les phrases qui suivent, dans les Débats, ce qu'il a déjà lu et l'argument à leur sujet qui a été exposé à la Chambre. Cela contredit absolument ce qu'il dit.

M. MIDDLEBRO: Je parle simplement sur le point de savoir si une motion indépendante peut être présentée au moment où la Chambre procède à un vote.

M. OLIVER: Mais l'honorable député verra dans les Débats que la Chambre ne votait pas à ce moment.

M. MIDDLEBRO: J'ai lu à la page 10119 des Débats, je continuerai, bien que ce ne soit pas nécessaire pour mon raisonnement.

M. BELAND: De grâce, permettez-moi de développer ma question de règlement.

Le PRESIDENT: Le comité est saisi de la motion demandant que je fasse rapport du bill. Je prie ceux qui sont en faveur de cette motion de se lever.

C'est ce que j'appelle procéder au vote. J'aimerais savoir ce que mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) en pense.

M. LEMIEUX: Lisez.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député dit-il qu'au moment où un vote doit avoir lieu, il est possible qu'un honorable député se lève et propose une motion indépendante?

M. LEMIEUX: Nous n'en étions pas arrivé là. Que l'honorable député lise six lignes plus loin.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député dit-il en s'appuyant sur son expérience de vieux parlementaire que si le président a appelé...

Sir WILFRID LAURIER: Quand la question est régulièrement posée que les députés se lèvent, vous ne pouvez pas proposer une motion. Mais à ce moment, quand le président a dit que les députés devaient se lever, nous discutions une question de règlement soulevée par l'honorable député de Beauce (M. Béland).

M. MIDDLEBRO: Ce n'est pas conforme aux Débats.

Sir WILFRID LAURIER: Certainement.

Quelques VOIX: Lisez.

M. MIDDLEBRO: Parce que d'honorables députés de l'opposition ont interrompu l'ordre régulier des procédures, cela n'enlève pas à la Chambre le droit de procéder d'une

façon régulière. Autrement il n'y aurait pas de limite à la discussion.

De sorte que, au moment où l'honorable député de Saint-Jean s'est levé pour faire une motion qui, suivant moi, n'était pas régulière, la régularité des procédures devait être maintenue. M. Bourinot dit à la page 500:

Au moment où l'Orateur ordonne que les députés soient appelés, aucun débat n'est plus permis.

Et M. May dit:

Quand la question a d'abord été mise aux voix, aucun député ne peut parler et le débat ne peut pas être ouvert après que le sablier a été tourné.

On ne se sert pas, il est vrai, du sablier dans la Chambre. De sorte que d'après les anciennes règles. . . .

M. OLIVER: Si l'honorable député veut regarder dans les Débats quelques lignes plus loin, il verra que la question dont il parle ne consistait pas à mettre la question aux voix—que la question fut mise aux voix après, comme l'indique le compte rendu.

M. MIDDLEBRO: Je dois m'en rapporter à la parole du président et les Débats prouvent qu'il a dit qu'il mettait la question aux voix. Durant le même débat mon très honorable ami a dit, je crois, que les députés de l'opposition n'avaient pas perdu de temps en comité général.

Sir WILFRID LAURIER: Certainement que non.

M. MIDDLEBRO: Pourtant, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) pas plus d'un jour ou deux auparavant, a dit en propres termes que si les députés de l'opposition avaient fait de l'obstruction pendant les deux derniers mois, c'est qu'ils avaient été offensés parce qu'un soir le Gouvernement avait essayé d'imposer l'article 2.

M. OLIVER: Je suis sûr de n'avoir rien dit qui puisse permettre à l'honorable député d'interpréter de cette façon mes paroles.

M. MIDDLEBRO: C'est le souvenir que j'en avais et depuis j'ai vérifié dans les Débats et j'ai reconnu que j'avais raison. Le 8 mai, l'honorable député d'Edmonton a dit:

Je désirerais rappeler au souvenir du très honorable premier ministre, comme de la Chambre, qu'une entente avait eu lieu entre les deux partis pour la prise du vote alors que le très honorable premier ministre annonça à la Chambre qu'elle aurait à siéger jusqu'à ce que l'article 2 ait été voté. Ce n'est qu'après que mon très honorable ami et ses partisans eurent entrepris de mener les affaires de la Chambre par l'emploi de la force en instituant une lutte d'endurance qui a tourné contre eux, que les membres de la Chambre ont montré de la répugnance à faire un arrangement relatif au vote.

Et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a dit presque la même chose. C'est donc une admission tacite que même depuis ce soir, il y a environ deux mois et demi, nos adversaires ont combattu ce bill, non pas en s'appuyant sur un principe constitutionnnel, non sur le principe d'intérêt public pour le Canada, mais pour satisfaire des besoins politiques. Ils ont dit qu'il avaient consenti à un vote; si c'est exact, ils avaient donc tous les renseignements qui leur étaient nécessaires et la question avait été assez longuement discutée pour leur permettre de voter intelligemment. Il est donc évident que nos honorables adversaires ont combattu ce bill comme moyen politique, suivant l'avis des intrépides chefs de parti qui ont la haute direction dans l'opposition.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): J'admets volontiers tout ce que peut dire l'honorable député au sujet des intentions et de la conduite des députés de l'opposition, mais quand il prétend que nous avons admis telle ou telle chose, je dois certainement protester. Mon honorable ami nous a fait l'honneur de lire les Débats et je crois que la Chambre dira avec moi que les Débats ne lui donnent pas raison.

Quant à la résolution de censure qui est soumise à la Chambre, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en parler longuement.

Deux questions de faits sont mentionnées dans la résolution et la discussion qui a eu lieu jusqu'à présent en a clairement démontré l'exactitude. Comme le disait si bien l'honorable député de Shefford (M. Boivin), quand nos honorables amis de la droite s'aperçoivent que la lettre de règlement ne fait pas leur affaire, ils invoquent ce qu'il leur plaît d'appeler l'esprit du règlement. Nous savons tous que l'esprit de ce règlement c'est de gouverner sans tenir compte de la justice, d'assurer le triomphe de la force sur le droit. Dépouillé de tout verbiage inutile, le nouveau règlement ne veut pas dire autre chose. J'appuie de tout cœur la résolution de censure proposée contre le président du comité, mais je ne veux pas que l'on suppose un seul instant qu'en censurant le président, j'exonore le Gouvernement et ses partisans. Le président a agi conformément au programme bien arrêté du Gouvernement.

On a reproché à l'opposition d'avoir apporté des retards inutiles dans l'expédition des travaux de la Chambre, et d'avoir causé des scènes de désordre pendant les délibérations. Ces accusations sont très graves et je profite de l'occasion pour les nier absolument, et la résolution de censure

que nous discutons en ce moment est une preuve de la fausseté de ces accusations. Nous sommes censés former un corps délibérant, représentant les diverses opinions de la population de ce pays, réuni ici pour étudier certaines questions publiques de grande importance, conformément à certaines règles adoptées dans le but de permettre aux opinions des représentants du peuple dans ce Parlement de s'exprimer librement. Toute atteinte portée au droit de libre discussion dans ce Parlement est un attentat contre les droits et les libertés du peuple. C'est dans cette ordre d'idées qu'ont été conçus les règlements qui depuis un grand nombre d'années ont guidé les délibérations de cette Chambre. Ces règlements ont été modifiés de temps à autre, mais toujours en vue de régulariser et, partant, de faciliter la libre expression de l'opinion publique dans cette enceinte.

Aujourd'hui, nous sommes en présence d'un nouveau règlement qui a été conçu, non pas en vue d'assurer une libre discussion, mais en vue de permettre au Gouvernement de prévenir la discussion. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), au cours des nombreuses déclarations qu'il a faites et qu'il était sans doute autorisé à faire, a franchement reconnu que tel était le but de ce nouveau règlement. Il a prétendu que si le Gouvernement ne prenait pas les moyens de restreindre les débats, il ne pourrait pas expédier les travaux de la Chambre. J'ai donc raison de dire que le règlement actuel repose sur un principe nouveau et que ce principe consacre le triomphe de la force sur le droit et affirme l'intention du Gouvernement de restreindre les libertés du peuple, en empêchant la libre discussion des questions qui intéressent le pays. Nous savons tous que cette affirmation du droit du plus fort n'est pas due à ce que l'opposition a retardé inutilement les travaux du Parlement. Il n'y a jamais eu une session pendant laquelle les travaux de la Chambre ont été moins retardés par des discussions inutiles que la première session de la présente législature, et quant à la présente session, on n'en pourrait pas citer une seule pendant laquelle toutes les questions qui se sont présentées ont été discutées et décidées avec plus de diligence, si on en excepte le bill naval. Le Gouvernement n'a pas d'excuse; il n'a pas l'ombre d'une excuse.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député s'éloigne de la question. Il ne s'agit pas de savoir ce que le Parlement a fait avant aujourd'hui, mais de discuter un acte en particulier, pour savoir si son auteur a eu tort ou raison.

M. OLIVER: Mon but est de démontrer que le président du comité, en violant le règlement, comme nous le prétendons, n'a fait que mettre à exécution le programme bien arrêté du Gouvernement et que ce dernier, ainsi que ses partisans, méritent d'être condamnés au même titre que l'Orateur suppléant; et c'est pour établir ce point le plus clairement possible que je suis entré dans certaines considérations.

Quoi qu'il en soit, je réitère mon intention de me conformer strictement au règlement. Ce règlement a été fait pour la protection des députés individuellement, et de la minorité, tout autant que pour affirmer l'autorité de la majorité, et tout en m'abstenant de discuter le texte et le fond des nouvelles règles, je crois avoir le droit de démontrer qu'elles ne reposent pas sur un principe légitime et qu'il ressort des déclarations mêmes de ceux qui les défendent qu'elles ont été faites pour consacrer le droit du plus fort et non dans le but d'assurer la libre discussion des questions d'intérêt public. En réalité, le règlement de clôture a été adopté pour protéger le Gouvernement contre la nécessité d'en appeler au peuple sur la question navale, et rien autre chose.

M. l'ORATEUR: Il ne s'agit pas de savoir pourquoi le nouveau règlement a été adopté. Toute la question est de savoir si le règlement, tel qu'il existe actuellement, a été violé. Il ne me paraît pas nécessaire de retourner en arrière et de discuter les intentions de ceux qui ont fait adopter le nouveau règlement; il s'agit de décider ici si ce règlement a été observé.

M. OLIVER: Me sera-t-il permis de démontrer que ceux qui agissaient au nom du Gouvernement, avant l'adoption du nouveau règlement, ont violé celui qui existait alors et que ce sont ces infractions aux règles existantes et aux coutumes établies qui ont été la cause directe et immédiate des retards apportés à la discussion du bill naval et des scènes de désordre qui se sont produites? Dans la question qui nous occupe, il ne s'agit pas uniquement de savoir si c'est celui-ci ou celui-là que l'Orateur suppléant a vu le premier. S'il n'y avait pas autre chose dans cette affaire nous perdrions notre temps à la discuter. Mais il y a autre chose; il y a la protection des droits des membres de cette Chambre et la protection des droits de la minorité, en vertu du règlement. Ce qui s'est passé vendredi soir n'est pas un cas isolé. Cet acte de l'Orateur suppléant venait après beaucoup d'autres du même genre; il a été le point culminant d'une série d'actions accomplies en exécution d'un programme bien arrêté de la part du Gouvernement, ainsi que nous en avons eu la preuve dans la rédaction, l'interprétation et l'application du nouveau règlement, que le Gouvernement est toujours prêt à interpréter à la lettre, quand cela fait son affaire, ou à

interpréter dans son esprit, quand cela lui convient mieux.

M. l'ORATEUR: L'honorable député laisse entendre que lorsque le Gouvernement interprète le règlement dans son esprit, il a raison et quand il l'interprète à la lettre, il a tort; en parlant ainsi, il suppose au Gouvernement des motifs inavouables, ce que je ne puis pas permettre, s'il prétendait que le règlement est le même, dans son esprit et dans sa lettre, alors je comprendrais sa prétention.

M. OLIVER: Je crois, monsieur l'Orateur, que vous n'avez pas complètement saisi mon intention. Je ne vois pas comment je puis arriver à justifier ce que nous voulons faire, si je ne donne pas de bonnes raisons pour expliquer notre conduite. Nous demandons à la Chambre de censurer l'Orateur suppléant. Il faut d'abord démontrer qu'il a commis une erreur, sans quoi, nous n'avons pas raison de demander la censure. Nous devons établir qu'il a commis une erreur d'appréciation ou une erreur d'intention. C'est la seule procédure à suivre et je répète, qu'à en juger par les raisons données par les membres du Gouvernement et les députés ministériels, pour faire excuser la conduite du Gouvernement en différentes circonstances, le mot d'ordre était d'observer le règlement, quand cela faisait l'affaire du Gouvernement, et de l'ignorer, quand il y trouvait son avantage; ce sont ces violations du règlement qui ont été la cause des retards et des scènes de désordre.

M. l'ORATEUR: Je suis obligé de demander à l'honorable député de retirer ce qu'il vient de dire, car il est de toute évidence que si le Gouvernement interprète le règlement à sa convenance, bien que ses prétentions soient tout à fait erronées, cela implique des motifs inavouables. Dans l'ouvrage intitulé "Speaker Peels' Decisions", il est dit:

Il est contraire au règlement d'imputer un motif inavouable et cela ne doit pas être permis.

C'est une décision, entre plusieurs autres, sur le même point. Il me semble que si le Gouvernement trouve un avantage dans un cas, à interpréter le règlement à la lettre et se trouve à avoir raison, et si dans un autre cas, il s'en tient à l'esprit du règlement, et se trouve avoir tort, il est évident qu'il a un motif inavouable et c'est ce qui n'est pas permis d'imputer à un membre de cette Chambre.

M. OLIVER: Je tiens à me conformer absolument au règlement et vous admettrez, monsieur l'Orateur, que je me suis toujours efforcé de le faire. M'est-il permis de rapporter toute une série de faits, sans imputer aucun motif, laissant à chacun de tirer ses conclusions? Je veux parler des incidents qui ont accompagné le dépôt du bill naval: la résolution fut déposée, votée en deuxième lecture et adoptée. Le vote sur la résolution et le vote du bill en deuxième lecture ont été pris à la suite d'un arrangement entre les deux partis. Le bill est ensuite venu devant le comité général de la Chambre et nous avons commencé la discussion de l'article 2. Moins de trois heures après le commencement de la discussion sur cet article 2, le Gouvernement nous fit comprendre que cet article devait être voté et que la séance ne serait pas levée tant qu'il n'aurait pas été adopté.

Nous estimons qu'on ne nous avait pas fourni les renseignements voulus, ni l'occasion favorable de discuter cette disposition dans son essence même et dans sa portée; nous comprîmes que nous ne remplirions pas tout notre devoir envers ceux que nous représentions ici, si nous permettions que cette disposition fût adoptée à ces conditions et à cette menace, dirais-je, si cela n'est pas contraire au règlement. Le débat engagé sur cette deuxième disposition s'est poursuivi, deux semaines durant, jour et nuit.

M. LEMIEUX: Un procédé extraordinaire.

M. OLIVER: En effet, un procédé bien remarquable qu'il n'était pas au choix de la gauche d'adopter, qu'on se rappelle bien ce détail, mais dont l'idée origina dans le cerveau des partisans du Gouvernement qui en ont réclamé la réalisation. On nous a permis, dans une mesure raisonnable, de débattre cette disposition, au cours de ces deux semaines dont je viens de parler.

M. PUGSLEY: En tenant cette question sur le tapis jour et nuit.

M. OLIVER: Je ne m'étendrai pas sur le caractère indiqué et contraire à la pratique parlementaire de semblables procédures; je me contenterai d'insister sur le fait que ce fut sur l'ordre du Gouvernement et sur l'injonction formelle du premier ministre que la Chambre des communes dut en agir ainsi, au cours de ce laps de temps.

M. l'ORATEUR: J'aimerais lire la résolution soumise à la Chambre et demander à l'honorable député de s'en tenir à cette résolution, dont voici le texte:

Déclare que l'acte de M. Blondin, l'Orateur suppléant, agissant à titre de président des comités généraux, alors que le comité était à délibérer sur le projet de loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, en refusant à M. Carroll, député du Cap-Breton-sud, la permission d'ajouter un article additionnel audit bill, et en refusant de proposer la motion faite par M. Pugsley, député de la ville de Saint-Jean, invitant M. le président à quitter le fauteuil, est une violation du règlement de la Chambre

et constitue une infraction aux privilèges de cette Chambre.

Voilà la question soumise à la Chambre, et c'est la seule que l'honorable député peut discuter en ce moment.

M. OLIVER: Je croyais, monsieur l'Orateur, que je m'efforçais de signaler à l'attention de la Chambre cette même question. Ainsi que je l'ai dit, en commençant ces observations, il ne s'agit pas simplement de savoir si l'Orateur suppléant a vu un de ces deux députés se lever avant l'autre, mais de comprendre qu'il s'agit d'une question qui se rattache aux droits du Parlement et aux libertés du peuple de ce pays; aussi, dans le but d'être tous en état de comprendre la façon dont nous devons engager et poursuivre ce débat, d'après ces règlements, nous devrions, je crois, tenir compte du motif même de l'acte de l'Orateur suppléant et c'est en me plaçant à ce point de vue que j'ai tenu à établir, devant la Chambre, une certaine succession de faits qui ont motivé l'acte de l'Orateur suppléant.

J'ai voulu indiquer les différentes phases qui ont caractérisé l'attitude finalement prise, vendredi soir. Je vous demanderais, monsieur l'Orateur, de me permettre de suivre l'argumentation dont j'ai arrêté le plan. Alors même qu'il m'arrivera de ne pas observer le règlement à la lettre, je pourrai faire observer qu'on a toléré beaucoup de latitude, au cours de ce débat, jusqu'à présent et que cette question est d'une nature et d'une importance telles que si nous devons bien comprendre la règle qu'il convient d'observer dans les débats qui se poursuivent ici, il vaut mieux discuter immédiatement et à fond, ici-même, tous ces détails. Si on me le permet, je dirai que je tiens à ce que l'on comprenne...

Quelques VOIX: Continuez.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je crois que ces honorables députés qui ne veulent pas accepter la décision de l'Orateur et qui conseillent à un honorable membre de cette Chambre de continuer son discours, ne tiennent pas la ligne de conduite qu'il faut suivre en cette Chambre. Je me contenterai de dire qu'il devrait incomber à l'Orateur de faire en sorte que ceux qui prennent la parole, ici, discutent la question en jeu; il me semble qu'il est presque inutile à un honorable député qui discute cette motion de refaire l'histoire de tout ce qui s'est passé au cours des semaines et des mois qui ont précédé l'événement qui a servi de base à cette motion. Quelques fois, il peut être nécessaire de revenir en arrière pour trouver des exemples à l'appui de ce qu'on avance, mais je ne vois pas comment cela peut avoir une influence appréciable sur la discussion de ce principe abstrait.

M. OLIVER: Si vous décidez, monsieur l'Orateur, que je ne dois pas suivre cette ligne d'argumentation, j'accepterai certainement votre décision et j'en arriverai au point que je veux établir et qui se résume à ceci: il s'est produit, vendredi soir, une succession d'incidents qui ont eu pour résultat de créer un désordre quelque peu grave, en cette Chambre. On a blâmé, en termes spécifiques, au sujet de cet incident, les membres de la gauche, et cette accusation venait des membres de la droite et des journaux du pays; ce que j'ai voulu établir et que j'aimerais grandement avoir le privilège de démontrer, c'est que ce désordre a été la conséquence, non pas de la mise en vigueur des règlements de la Chambre, mais—tel que nous comprenons l'affaire—du défaut d'observer les règlements de la Chambre.

Nous acclamons la protection de ces règlements au cours des débats qui se poursuivent, ici, et en ce faisant, nous maintenons le droit qu'a la population de ce pays d'exiger que l'expédition des affaires, par ce Parlement, se fasse à la lumière du jour et cela, librement, clairement et complètement. La mesure de la restriction de ces droits est la mesure de la restriction des droits du peuple du Canada.

M. l'ORATEUR: A propos de ces observations, j'aimerais dire qu'il n'existe pas de règle plus précise en vue de préserver la politesse dont les débats qui se poursuivent ici doivent être marqués; il me semble qu'il est mal venu d'essayer d'inciter un membre à faire ce qui est hors de mise, d'après la décision du président.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, je suis convaincu que mes amis et que vous-même me ferez l'honneur de penser que je n'avais réellement pas besoin de cette invite. Je dis qu'un désordre de la nature de celui qui s'est produit, vendredi soir, a été causé, parce que, à l'estime d'une minorité considérable des membres de cette Chambre, les droits et les privilèges de ces derniers avaient été indûment méconnus, et c'est pour ce motif que ces honorables députés ont protesté, non pas en leur nom personnel, mais en celui des électeurs qu'ils représentent ici, et dont le chiffre atteint, à une légère fraction près, celui de la majorité conservatrice dans cette assemblée. Puis-je faire allusion au fait que ces nouveaux règlements, ceux de la clôture, ont été édictés dans le but d'empêcher la libre discussion et qu'on ne forçât le Gouvernement d'en appeler au verdict des électeurs du Canada? Me permettra-t-on de dire que la raison invoquée pour s'excuser d'appliquer ces règlements a été que ces derniers existent au parlement de la Grande-Breta-

gne? Monsieur l'Orateur, pourrai-je faire observer qu'il est impossible d'établir un parallèle entre les deux cas?

Je ne parlerai pas de la différence qui existe, au point de vue de la situation, entre l'Orateur de la Chambre des communes anglaise et l'Orateur de la Chambre des communes canadienne; le chef du Gouvernement et ses amis reconnaissent qu'à cause de cette différence il est impossible que nous introduisions ici les mêmes règles qui prévalent là. Les règlements de clôture ont été introduits au parlement anglais pour faire disparaître une obstruction délibérée et voulue à l'expédition des affaires du parlement, de la part d'une minorité peu nombreuse des membres; ces règlements ont été introduits en ce Parlement, non pas parce qu'il y avait une obstruction quelconque, mais dans le but de protéger le Gouvernement, afin que ce dernier ne fût pas forcé d'en appeler au peuple. Il n'y a aucun parallèle entre l'état de choses qui s'est produit, aux communes anglaises, et qui fut la cause de l'introduction de la clôture, et celui qui existe en cette Chambre. Aux communes anglaises, bien que le règlement de clôture existe, tout le monde sait que le gouvernement qui est, aujourd'hui, au timon des affaires n'y a pas eu recours et en a appelé, à deux reprises, au verdict des électeurs, cela, dans un laps de temps restreint, dans le but d'obtenir du peuple un mandat pour résoudre des problèmes dont l'importance est, et de beaucoup, plus considérable que ne peut l'être celle qui est maintenant soumise à l'étude de la Chambre.

M. LEMIEUX: Le Gouvernement anglais a fait trois élections en moins de trois ans.

M. OLIVER: La tentative de mettre en vigueur, en cette Chambre, le règlement de clôture—je parle des règles telles qu'elles existent—constitue un essai de la part d'une majorité fictive de la population du Canada, en vue d'impêcher les représentants d'une partie presque aussi considérable du peuple de discuter librement la question importante qui lui est soumise. Ce n'est pas de cela que nous nous plaignons; nous protestons, parce que le Gouvernement, après avoir jugé à propos d'établir le droit du plus fort et d'assurer le droit de la majorité d'exercer la haute main sur tout, à lui-même fait fi de ces règlements.

J'ai essayé, monsieur l'Orateur, de vous démontrer que ces règles ont été systématiquement ignorées et que le mépris qu'on en a fait a été la cause des retards apportés aux travaux de cette session et du désordre qui a marqué certaines séances de cette Chambre.

Monsieur l'Orateur, vendredi soir, vous avez demandé aux membres de la gauche de la Chambre de nous aider à maintenir l'ordre en cette enceinte. Tout le monde reconnaîtra qu'il est de l'intérêt de tout député et de celui des électeurs qu'il représente, que l'ordre prévale en cette Chambre. Mais que faut-il faire? Quel est le remède, si les règlements sont ignorés par ceux-là mêmes qui sont chargés de leur application?

Je vous demande, monsieur l'Orateur, de me dire commen on peut, dans de telles circonstances, maintenir le décorum de nos délibérations. Il est vrai que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a trouvé la solution de ce problème; cette solution est bien simple; l'honorable député conseille, ni plus ni moins, d'envoyer celui qui aura l'audace de faire connaître son sentiment et de déclarer qu'il n'est pas traité avec justice et équité, tenir compagnie au prisonnier que l'Etat a fait enfermer à la prison d'Ottawa. Je suis certain qu'une semblable proposition ne sera pas favorablement accueillie par la Chambre, non plus que par vous, monsieur l'Orateur, et qu'elle est incompatible avec les mœurs modernes. Avec toute la déférence que je vous dois, et malgré tout le respect possible pour la majorité, permettez-moi d'affirmer que si l'on veut maintenir la dignité des délibérations de la Chambre il faut absolument respecter le règlement. Il faut qu'il soit bien compris que ce règlement existe autant pour la protection des droits individuels et des droits de la minorité que pour l'affirmation des droits de la majorité.

Je m'arrête là; mais si l'on ne peut obtenir cela dans le Parlement, il doit alors y avoir un recours.

Le très hon. R. L. BORDEN: J'admets entièrement l'assertion de mon honorable ami (M. Oliver), car je le crois animé du désir sincère d'observer les règles. Dans la présente occasion, il a abordé beaucoup de sujets, qui ne m'ont pas semblé se rattacher à la question, et que Son Honneur l'Orateur n'a pas jugé très appropriés. Je suis sûr que mon honorable ami me pardonnera si je ne le suis pas dans le débat de ces sujets, qui ne se rattachent évidemment pas d'une manière bien étroite à la question actuellement soumise à la délibération de la Chambre.

Les points que j'ai soulevés dans le présent débat concernaient deux questions: l'une que je pourrais appeler la question pratique, et consistant à savoir jusqu'à quel point l'honorable député de Cap-Breton-sud a été empêché d'exprimer ses vues, soit par voie de discours ou de propositions, au sujet de la mesure qui a si longtemps occupé l'attention de la Chambre. L'autre question, exposée dans la motion présentée par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), traite de la question plus ou moins technique, bien qu'elle ne soit pas la moins importante à cause de sa technicalité, de savoir si les règles ont été trans-

gressées dans les circonstances auxquelles il a été fait allusion. Je crois que tous les honorables membres comprendront une chose, au moins, que l'honorable membre qui occupe la position d'Orateur suppléant et de président du comité a acquis une expérience très pénible au cours de la présente session, lorsque dans beaucoup d'occasions, le sentiment de parti a été vivement soulevé dans cette Chambre des deux côtés. Pour ma part, après une étude approfondie, et j'espère impartiale, de son attitude dans les circonstances ou j'ai eu l'occasion de l'observer, je crois qu'il s'est conduit d'une manière digne et impartiale, parfois dans des conditions qui éprouveraient tout autre membre placé dans la même situation.

Permettez-moi de débattre, pour un moment, la question pratique relative à l'opportunité de l'honorable député de Cap-Breton-sud de s'exprimer verbalement ou au moyen d'une résolution sur cette mesure. Il n'y a pas de doute que l'honorable député de Cap-Breton-sud a eu toute l'opportunité possible de le faire. En premier lieu, le présent projet de loi est demeuré en comité pendant dix-huit à vingt jours. Depuis l'entrée en vigueur des nouvelles règles, je me suis toujours appliqué, dans la mesure de mon pouvoir, à les faire appliquer dans un esprit raisonnable et équitable à l'égard des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre. J'ai adopté cette attitude au point de m'exposer à une censure formelle de la part de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark).

Cette censure, en tant qu'elle m'attribuait une suggestion que les honorables membres de l'autre côté de la Chambre n'avaient pas eu une ample opportunité de débattre cette mesure, était, je dois l'avouer, bien méritée. Mon honorable ami de Cap-Breton-sud aurait pu proposer son amendement au moyen d'un arrangement conclu en tout temps avec ses amis de l'autre côté de la Chambre au cours de ces dix-huit à vingt jours. Lorsqu'il a appelé l'attention du comité sur ce sujet, il y a quelques jours, je lui ai fait remarquer, ainsi qu'au très honorable leader de l'opposition et à tous les honorables membres de la gauche, que si l'on désirait, comme le voulaient évidemment les honorables messieurs de la gauche, nous contraindre à avoir recours aux modifications apportées aux règles de la Chambre, dans le but de faire franchir dans un temps raisonnable l'étape du comité au présent projet de loi, ils pourraient encore favoriser cette fin et fournir en même temps à l'honorable député de Cap-Breton-sud l'occasion qu'il désirait, en permettant simplement de prendre le vote sur un des sous-amendements, après quoi il aurait immédiatement pu proposer un autre sous-amendement. Il n'aurait plus été question de ce sujet. Dis-je ou non la vérité, lorsque je décris ainsi la situation aux honorables membres de ce côté (la gauche)?

M. KNOWLES: Il n'est pas exeact qu'il ne pouvait être proposé un autre article avant que la délibération de tous les autres fût terminée.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'apprécie pas tout à fait le point que j'établis. Il a été apporté un amendement et un sous-amendement à l'article 2. Je propose que, si les honorables membres de la Chambre désiraient nous contraindre à recourir aux nouvelles règles, il leur aurait été impossible de favoriser cette fin, et, en même temps, de fournir à l'honorable député de Cap-Breton-sud l'occasion qu'il désirait, en permettant simplement la prise du vote sur le sous-amendement de l'honorable député de Welland (M. German); après quoi l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu présenter sa motion à titre de sous-amendement à l'amendement apporté à l'article 2. Telle était la situation exacte, et je l'ai fait remarquer dans le cours du débat. A part tout cela, il aurait été régulier de l'apporter à chacun des autres articles en délibération. En ce qui concerne deux de ces articles, au moins, il n'avait pas été présenté de sous-amendements. D'après mon interprétation des règles, la proposition de notre collègue aurait été réglementaire s'il avait proposé son amendement à titre de sous-amendement sur un quelconque de ces articles. Lorsque l'honorable député de Carleton a proposé son amendement, le soir avant l'adoption de la règle limitant les discours à vingt minutes, il aurait été au pouvoir de l'honorable membre et en parfaite conformité des règles de proposer son amendement à titre d'article 7 du projet de loi.

En outre, lorsque la motion tendant à la discussion du bill ainsi modifié a été présentée hier, il aurait pu obtenir tout l'avantage possible en faisant la motion en comité, en proposant simplement le renvoi du bill au comité général, pour y être modifié par l'adjonction de son amendement à titre d'article 7. Il a encore l'occasion, dont il nous apprend avoir l'intention de profiter, d'adopter cette ligne de conduite à la 3e lecture du bill. Dans toutes ces circonstances, n'est-il pas très manifeste, non seulement que l'honorable membre a eu une demi-douzaine de fois l'occasion de proposer la modification du projet de loi dans le sens qu'il désire, mais qu'il a encore cette liberté? Et cette occasion est au moins aussi efficace qu'elle aurait été de présenter sa motion en comité—plus efficace, car, en présentant son amendement de cette manière, lorsque monsieur l'Orateur occupe le fauteuil, il a l'occasion de faire enregistrer le vote de chaque honorable membre,

soit en faveur ou à l'encontre de cette motion. Par conséquent, en ce qui concerne la question d'injustice, je n'en vois point le bien fondé.

Quant à la question puremnt de forme, mais importante, relative aux règles, je suis entièrement d'accord avec mon honorable ami d'Edmonton, qui déclare que nous devons observer les règles. C'est notre désir et notre intention de le faire. Néanmoins, je ne comprends pas que, après la présentation d'une motion tendant au rapport du projet de loi, il soit possible, soit de proposer que le président quitte le fauteuil, ou de proposer un amendement à cette motion. Telle est ma manière d'interpréter la règle. Je sais que mon honorable ami de Saint-Jean a critiqué cette assertion. Mais permettez-moi d'attirer son attention sur ce qu'énonce May à la page 281 de sa dernière édition, celle de 1906, au sujet de la motion correspondante d'ajournement de la Chambre, lorsque l'Orateur est au fauteuil. Si la séance est levée au cours d'un débat sans renvoi de ce débat à une séance ultérieure, l'objet est de droit rayé de l'ordre du jour. Pareillement, lorsque la Chambre est formée en comité général, et lorsqu'il est adopté une motion portant que le président quitte le fauteuil, l'objet se trouve rayé. Les motions correspondent entre elles dans une certaine mesure. Dans le passage que j'ai cité, May énonce:

Il est à peine besoin d'expliquer qu'on ne peut faire cette motion pendant qu'un membre parle, mais qu'elle peut seulement être présentée par un membre, qui, étant désigné par l'Orateur dans le cours du débat, reçoit la parole.

Vous pourriez ainsi appliquer ce principe-là, qui semble très raisonnable et très explicite, aux délibérations du comité général de la Chambre. Par suite, la motion portant que le président quitte le fauteuil ne pourrait être faite que par un membre désigné par le président au cours du débat, et qui a la parole en comité. Cela me semble être une idée raisonnable de la procédure qu'il faudrait suivre dans un cas et dans l'autre.

On a aussi critiqué l'action que j'ai exercée en me levant pour proposer le rapport du projet de loi par le président. Mon honorable ami de la Beauce (M. Béland) avait l'air de croire que cette motion était irrégulière. Je ne lasserai pas la Chambre en faisant des citations, mais si mon honorable ami veut consulter May, il constatera, à la page 391, que cest une motion qui a toujours été nécessaire en vertu des règles anglaises jusqu'en 1888, et l'amendement qui a alors été proposé au règlement anglais n'avait pas encore été présenté à cette Chambre:

Les résolutions adoptées par un comité sont, sur l'ordre du comité général, rapportées à la Chambre par le président; et jusqu'à ce que ce rapport ait été fait, il ne peut y être fait mention, non plus qu'aux délibérations du comité. Autrefois, avant que le président pût quitter le fauteuil à cette fin, une proposition était faite en conséquence, mais, maintenant, conformément à l'instruction donnée par l'ordre permanent n° 52, lorsqu'il lui a été enjoint de faire un rapport à la Chambre, le président quitte le fauteuil sans consulter le comité.

Nous avons encore la vieille procédure, en vertu de laquelle la question doit être posée. Si elle doit être posée, il s'ensuit naturellement qu'une certaine personne doit, soit régulièrement, soit irrégulièrement—et la proposition est souvent irrégulière—proposer que le président rapporte le bill; et je me suis levé dans le but de faire cette motion. J'assume l'entière et l'absolue responsabilité de l'attitude que j'ai prise à cette occasion-là, et je suis prêt à faire face à toute attaque ou à toute proposition de censure qui pourra être présentée dans cette Chambre à l'égard de l'attitude que j'ai adoptée.

M. GUTHRIE: En ce qui concerne cette motion de rapporter le bill, pourrait-elle être présentée après deux heures?

M. BORDEN: Elle pourrait certainement être présentée après deux heures. La délibération des articles était terminée et celle du projet de loi l'était aussi. La seule manière d'agir était de proposer le rapport du bill modifié.

M. GUTHRIE: Tout ce que vous pourriez faire serait, je crois, d'adopter les articles.

M. BORDEN: Je ne partage aucunement cet avis. L'étude du projet de loi était terminée, et la manière régulière d'agir était de proposer le rapport du bill ainsi modifié, et j'ai fait cette motion. Je l'ai présentée avec l'entier sentiment de l'attitude que j'assumais, et l'entier sentiment de la responsabilité qui retombait sur moi à cet égard, en présence de toutes les circonstances qui pourraient surgir au sujet du présent projet de loi. Je n'ennuierai pas la Chambre en les expliquant de nouveau.

On a parlé d'une prétendue impolitesse que j'aurais commise envers le député de Cap-Breton-sud au sujet d'un engagement pris envers lui. Au commencement de cette journée-là, j'ai fait observer à l'honorable député que je ne lui reconnaissais pas le droit de présenter cette motion, et j'ai indiqué après deux heures comment il pourrait la soumettre, sans renoncer à aucun de ses droits et sans que la Chambre négligeât d'appliquer le nouveau règlement. Des députés ont dit que les membres de la gauche ne pourraient peut-être pas en venir à une entente à ce sujet. Je n'en étais aucunement responsable. Le débat avait eu lieu sans qu'on eût tenu compte de l'article qui était en discussion. Il avait porté sur tous les aspects du bill, et par consé-

quent, les honorables députés n'auraient subi aucun préjudice s'ils avaient permis qu'on réglât le sort de l'un des sous-amendements et que le député de Cap-Breton-sud proposât la motion qu'il désirait soumettre.

En ce qui concerne la motion demandant que le bill soit rapporté, il est incontestable que cette motion ne donne pas lieu à la discussion. La première fois que le règlement a été soumis à la Chambre, le représentant d'Halifax (M. Maclean) m'a prié de lui donner un exemple des motions qui ne donneraient pas lieu à la discussion et, à la page 7579 (v.a.) de l'édition non revisée du hansard, je lui ai répondu:

Une motion pour le renvoi d'un débat pour que la Chambre lève sa séance, pour que le président quitte le fauteuil, pour que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état d'une question et demande permission de siéger de nouveau. Ces motions, qu'il convient de tenir pour de simples formalités, ne seront plus discutables, comme le veulent au reste les règles de toutes les assemblées législatives.

Ainsi, la chose était parfaitement claire en premier lieu. La motion demandant qu'un bill soit rapporté est du même genre. Cette motion ne prêtant pas à la discussion, il semble abondamment prouvé par l'auteur que j'ai cité et pour les raisons déjà mentionnées que la motion du député de Cap-Breton-sud ne pouvait pas être accueilli par le président. De plus, la motion du député de Saint-Jean invitant le président à quitter le fauteuil ne pouvait pas être proposée à ce moment-là.

Sir WILFRID LAURIER: Evidemment.

M. BORDEN: Je suis bien aise que mon très honorable ami soit d'accord avec moi.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai simplement exprimé de la surprise. Je diffère entièrement d'opinion.

M. BORDEN: J'ai cru que l'interjection de mon très honorable ami signifiait l'approbation. . .

Sir WILFRID LAURIER: Loin de là.

M. BORDEN. . .de ce que j'avais dit à la Chambre. Si ce que j'ai dit n'est pas exact, mon très honorable ami fera sans doute voir en quoi je me trompe. Il devrait démontrer que, si une motion qui ne prête pas à la discussion est présentée lorsque l'Orateur occupe le fauteuil, il est permis de proposer aussitôt l'ajournement de la séance.

Sir WILFRID LAURIER: Indubitablement.

M. BORDEN: Comment mon très honorable ami concilie-t-il cette opinion avec les déclarations de May? Examinons cela un instant. Il dit que, lorsque la Chambre est saisie d'une motion qui ne peut pas être discutée pendant que l'Orateur occupe le fauteuil, un député peut proposer l'ajournement de la séance. Voilà ce que mon honorable ami a dit, et voici ce que May déclare:

Il est à peine nécessaire d'expliquer qu'une telle motion. . .

C'est-à-dire une motion demandant l'ajournement de la séance.

. . . ne peut pas être présentée pendant qu'un député a la parole, mais ne peut être soumise que par un député qui, étant désigné par l'Orateur au cours du débat, reçoit la parole.

Sur une motion qui ne peut pas être discutée il n'y a pas de débat, et par conséquent, l'honorable député ne pouvait pas être désigné à prendre la parole au cours du débat.

M. DEVLIN: Qu'est-ce que le premier ministre fait de l'article 15?

Une motion invitant le président à quitter le fauteuil est toujours recevable.

M. BORDEN: Je prête à l'article 15 le sens qu'il a, à savoir que cette motion est recevable lorsqu'elle est faite par un membre qui a la parole, mais je déclare qu'un député doit avoir la parole avant de pouvoir présenter cette motion. Vu que la motion ne peut pas être discutée et qu'un député ne peut pas avoir la parole, celui-ci ne peut pas être appelé à prendre la parole au cours d'un débat qui, d'après ce qui précède, n'a pas lieu. Par conséquent, j'ose dire que l'Orateur suppléant avait absolument raison, même si on applique rigoureusement le règlement à la ligne de conduite qu'il a suivie dans cette circonstance-là. Sans vouloir mettre en doute la bonne foi des députés de Saint-Jean et de Cap-Breton-sud, je déclare que leur conduite était entachée d'irrégularité, tandis que la conduite de l'Orateur suppléant était absolument régulière et conforme à la véritable interprétation du règlement de la Chambre, selon moi.

M. BOIVIN: Si la thèse du premier ministre est bien fondée, le président n'aurait-il pas agi plus régulièrement en déclarant que la motion n'était pas permise avant d'aller plus loin?

M. BORDEN: J'imagine que la conduite de l'Orateur suppléant dans cette circonstnace-là équivalait à dire que la motion n'était pas recevable. L'honorable député se rappelle qu'il y avait beaucoup de confusion à ce moment-là.

M. LEMIEUX: Les circonstances étaient critiques.

M. BORDEN: Il y avait beaucoup de confusion à ce moment-là et les membres des deux côtés de la Chambre parlaient d'une voix forte. Je suis d'avis que la conduite de l'Orateur suppléant est celle qu'aurait pu tenir tout autre membre de la Chambre qui se serait trouvé dans la même situation. En tout cas, je prétends que sa con-

duite était tout à fait conforme au règlement de la Chambre tel que je le comprends. Il me semble qu'on aurait pu s'y prendre autrement, si on avait désiré faire expliquer, mieux comprendre ou discuter le règlement.

Quoi qu'il en soit, nous avons consacré presque une journée entière à la présente discussion et j'espère que, si elle n'a pas d'autres résultats, elle aura du moins celui de mieux faire comprendre le règlement. Je le répète, à mon avis, l'Orateur suppléant a eu parfaitement raison et il ne mérite aucunement le blâme de cette Chambre. Au contraire, il a droit à des éloges pour la dignité et la patience dont il a fait preuve dans des circonstances très pénibles.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ville de Saint-Jean): Le premier ministre dit que nous aurions pu faire autre chose que soumettre la présente motion. J'apprendrai à la Chambre que, en ce qui me concerne, j'aurais mieux aimé adopter une autre ligne de conduite, si cela m'avait été permis, et que je n'ai aucun doute que l'auteur de la présente motion l'aurait aussi mieux aimé. Il m'est venu à l'idée—et le premier ministre ne doit pas l'avoir oublié—que, lorsqu'on proposerait de mettre en discussion le bill et les amendements, il aurait été permis à tout membre de la Chambre de faire ce que j'ai fait, c'est-à-dire de proposer que le bill ne fût pas délibéré, mais qu'il fût renvoyé au comité général pour plus ample examen.

Je ne désirais pas qu'on proposât une motion de censure contre l'Orateur suppléant, mais je croyais, quant à moi, qu'il était d'une importance vitale que la Chambre examinât la question, étudiât le règlement ayant trait à ce sujet, et que cette affaire fût portée à la connaissance de la députation et du public. Mais l'Orateur a été d'avis que nous ne pourrions pas mentionner ce qui s'était passé au comité si nous attaquions la conduite de l'Orateur suppléant. Je suis certain que le premier ministre ne se plaindra pas si je rappelle que l'Orateur a fait observer que Bourinot dit, à la page 280, que, si un député désire critiquer la conduite de l'Orateur—et je tiens de celui-ci que la même règle s'applique à l'Orateur suppléant—il doit s'y prendre de la manière ordinaire et donner un avis de motion. A ce sujet, Bourinot renvoie à la page 1908 du 276ème volume du hansard anglais et aux pages 210 à 212 du 277ème volume. Vu que l'Orateur a souvent cité cette opinion, je crois qu'il est à désirer, afin de bien comprendre la question et de justifier la motion du représentant de Pictou, que les cas que mentionne Bourinot soient consignés dans le hansard pour que la députation puisse les examiner. Je citerai d'abord ce qui se trouve à la page 1908 du 276ème volume du hansard anglais:

M. A. J. Balfour: Je n'ai pas la moindre intention de discuter le fond du projet de loi, mais simplement l'attitude prise par le gouvernement de Sa Majesté, et je crois que cela est strictement conforme au règlement.

M. l'Orateur: Tout ce que je puis dire en réponse à la question de l'honorable baronnet, c'est que je dois attendre pour lui répondre que le cas se présente. Je serai alors tenu de dire si le représentant de Hertford (M. A. J. Balfour) se conforme au règlement.

Puis, il est fait mention de deux bills ayant trait à des lois concernant la vente des poisons—ensuite de la conférence des Indes, ni l'une ni l'autre de ces mentions ne se rapportant au sujet. On voit ensuite un titre: "Le Parlement; les travaux de la Chambre", et M. Balfour demande si c'est l'intention du Gouvernement de demander un crédit provisoire? C'est l'un des cas que cite M. Bourinot, avec beaucoup d'insouciance, je l'avoue, pour prouver qu'une pareille question ne peut pas être soulevée si elle contient le moindre reproche à l'adresse de l'Orateur ou du président.

M. l'ORATEUR: Je dirai à l'honorable député que j'ai consulté moi-même Bourinot, et que j'en suis venu à la conclusion que, par suite d'une erreur typographique ou autres, ces citations sont mal faites, c'est-à-dire qu'elles s'appliquent à un autre sujet.

M. PUGSLEY: Votre Honneur voudrait-il me donner les pages où sont traitées les questions que Bourinot à en vue.

M. l'ORATEUR: Je ne les ai pas.

M. PUGSLEY: J'indiquerai les autres pages sans rien lire, ce sont les pages 810, 811, 812. Les questions qui y sont traitées paraissent s'appliquer un peu plus, mais non pas encore directement, et après tout, il y a très peu de chose pour justifier ce que dit Bourinot à la page 812 au sujet des paroles suivantes de lord Churchill:

La question soulevée, monsieur l'Orateur, a une certaine importance, et n'est pas aussi absolument problématique qu'elle semble l'être. Une discussion sera soulevée aussitôt que possible au sujet d'un grief du fonctionnaire du revenu de l'intérieur, et dans l'intervalle on leur défend d'avoir aucune communication avec les députés afin de leur fournir des renseignements au sujet de leur affaire. Mon honorable ami demande si cette défense n'est pas une violation directe des privilèges de cette Chambre.

Cela pourrait avoir certain rapport. (Lisant):

M. l'Orateur: Je ne sais aucunement qu'une telle défense ait été faite.

Lord Randolph Churchill: Je donne avis qu'à la prochaine occasion, lorsque la chambre se formera en comité des subsides, ou à l'occasion du crédit pour le revenu de l'intérieur, j'appellerai l'attention de la chambre sur l'ordre général du 3 janvier, émis par le bureau du revenu de l'intérieur, et je proposerai une résolution invitant la chambre de censurer l'intervention injustifiable sur les privilèges de cette chambre dont s'est rendu coupable un corps public.

Cela peut s'appliquer, quoique d'une façon très éloignée, à la question de la bonne procédure à suivre. Cependant, je dois dire que c'est sur ces deux autorités que l'on s'est basé pour m'empêcher, hier, de faire la motion pour laquelle je voulais, d'une manière différente à celle de la motion présentement soumise à la Chambre, appeler l'attention de la Chambre sur la conduite du président du comité. Il m'a paru plus qu'étrange qu'il fût défendu d'appeler l'attention sur ce qui s'était passé en comité et faire remarquer qu'il y avait eu erreur de procédure. J'ai accepté, cependant, de bon gré, ainsi que je devais le faire, la décision de Votre Honneur, et c'est parce que je n'ai pu critiquer d'aucune façon la conduite du président que l'honorable député de Pictou a présenté la motion maintenant soumise à la Chambre.

C'était le seul moyen de protester contre l'action du président; mais ce n'est pas, il faut se le rappeler, une motion de censure personnelle. Pas du tout; elle s'applique également au cas où le président aurait intentionnellement ou non, ou encore par ignorance, violé le règlement de la Chambre. La proposition est ainsi conçue et il est très important que les membres de la droite, qui ne veulent pas d'empiètement sur les privilèges de la Chambre et désirent voter en faveur de la résolution, en connaissent les termes exacts. Les voici:

Que l'acte de M. Blondin, l'Orateur suppléant, agissant à titre de président des comités généraux alors que le comité était à délibérer sur le projet de loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, en refusant à M. Carroll, député de Cap-Breton-sud, la permission d'ajouter un article additionnel audit bill, et en refusant d'accueillir la motion faite par M. Pugsley, député de la ville de Saint-Jean, invitant M. le président à quitter le fauteuil, est une violation du règlement de la Chambre et constitue une infraction des privilèges de cette Chambre.

C'est tout. Nous ne demandons pas à la Chambre de censurer l'Orateur suppléant; mais ce que nous demandons, c'est de décider que le refus de permettre au député de Cap-Breton-sud de proposer son amendement, et le refus de soumettre sa motion à la Chambre sont une violation du règlement de la Chambre et une infraction à ses privilèges.

Je m'occuperai tout d'abord de discuter d'une façon générale la question au point de vue de son importance, et personne ne contestera qu'il est d'une énorme importance de faire déterminer, si possible, quels sont les droits de la minorité. Ce n'est pas mon intention de discuter la résolution qui a été votée par une majorité des membres de cette Chambre, une résolution dans la rédaction de laquelle les membres de ce côté-ci de la Chambre n'ont pris aucune part, une résolution qu'ils n'ont pas eu l'occasion de modifier ou d'améliorer, empêchés qu'ils en ont été par la motion extraordinaire de mon honorable ami le ministre de la Marine, lorsqu'il a demandé la question préalable. Cette résolution ne peut donc être considérée que comme une résolution de la majorité; elle ne peut pas être considérée comme un règlement de la Chambre dans le sens ordinaire, parce que, depuis la Confédération, depuis la session de 1868, chaque fois qu'il a été nécessaire d'adopter des règles pour la gouverne de cette Chambre, un comité composé de membres des deux côtés de la Chambre a été nommé pour aider l'Orateur de la Chambre dans l'élaboration de ces règlements. Cette coutume a toujours été suivie depuis la session de 1868 jusqu'à celle où cette résolution extraordinaire a été adoptée. Il est vrai que mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a pu montrer que dans une ou deux occasions des motions de peu d'importance, au sujet desquelles les deux côtés de la Chambre étaient sans doute d'accord, ont été adoptées sans passer par un comité; mais chaque fois que l'on a voulu modifier sérieusement le règlement de la Chambre, la coutume qui a toujours été suivie depuis la Confédération jusqu'à la présente session a été de nommer un comité composé de membres des deux côtés de la Chambre pour aider l'Orateur à faire la revision du règlement. C'était la coutume suivie en Angleterre avant la Confédération, et il en a toujours été ainsi, à l'exception, ainsi que je l'ai dit, de quelques motions de peu d'importance au sujet desquelles il devait y avoir nécessairement unanimité d'opinion dans la Chambre.

Je suis obligé de discuter la conduite de l'Orateur suppléant à la lumière de la résolution, vu que la majorité dans cette Chambre est le tribunal suprême auquel tout membre de cette Chambre doit en appeler. Lorsque le président du comité général rend une décision qui, dans l'opinion d'un membre est mauvaise, on doit en appeler non pas à l'Orateur, mais aux membres de la Chambre.

Par conséquent, la majorité de la Chambre, ceux qui ont préparé et adopté cette résolution de kangourou et de guillotine, sont la cour d'appel devant laquelle nous devons nous présenter et dont nous devons accepter la décision, pour le moment du moins, dans tous les cas, leurs maîtres et les nôtres n'auront pas eu l'occasion de dire ce qu'ils pensent de ce Gouvernement, de cette résolution de clôture et des questions publiques en général. Et, monsieur l'Orateur, le jour arrivera, tôt ou tard, où le tribunal suprême d'appel, le peuple canadien sera appelé à rendre son verdict. Pour ma part, je prie Dieu que ce jour arrive bientôt. Il ne peut pas arriver trop tôt

si l'on veut que les affaires parlementaires soient bien conduites, ni trop tôt dans les meilleurs intérêts du peuple du Canada.

Au sujet de la motion que désirait faire l'honorable député de Cap-Breton-sud, mon très honorable ami le premier ministre nous dit: Mais cela n'a pas beaucoup d'importance, parce que cet honorable député aurait pu engager des membres de la gauche et je suppose aussi des membres de la droite parce que huit d'entre eux ont pris la parole sur l'article 21, à cesser les discours, quand bien même ils étaient limités à vingt minutes, et laisser prendre le vote sur le sous-amendement à l'article 2, et ensuite il aurait pu proposer sa motion comme un nouveau sous-amendement à cet article.

Mon très honorable ami dit que l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu proposer un article additionnel, lorsque la Chambre discutait l'amendement qu'il avait lui-même proposé et fait adopter par le comité, ou qu'il aurait pu le proposer lors de la troisième lecture. Mais ce n'est pas la question. La question est de savoir si l'honorable député de Cap-Breton-sud avait le droit de proposer d'ajouter son article lorsque le bill était en discussion devant le comité. Avait-il le droit de soumettre cet article au comité pour qu'il fût discuté de la manière ordinaire par les membres du comité. S'il avait ce droit, il en a été alors injustement privé par l'acte du président. Voyons quels sont les faits, et je ne les relaterai que brièvement, parce que je me propose de m'occuper principalement du refus du président d'accueillir la motion que j'ai faite, demandant qu'il quitte le fauteuil.

Quels sont les faits au sujet de l'article que mon honorable ami de Cap-Breton-sud désirait proposer. Tout d'abord, il ne voulait pas proposer d'amendement à l'article 2.

Il était d'avis que ce n'était pas régulier, et, parce que son amendement n'avait pas de rapport avec aucun article du bill, qu'il était mieux d'en faire un article additionnel. Il avait soumis la question à l'Orateur suppléant qui lui avait dit qu'il conviendrait mieux de proposer un article additionnel, après que les articles de 1 à 6 auraient été adoptés. En vertu de la motion de mon honorable ami, c'était la première question dont le comité devait s'occuper. En vertu de la résolution du premier ministre, il avait le droit de faire cette motion. La motion a été faite, et conséquemment le comité ne pouvait s'occuper d'aucune autre affaire avant que les six articles eussent été d'abord adoptés. Lorsqu'il le furent, mon honorable ami (M. Carroll), à la connaissance du président, se leva pour proposer l'article qu'il avait déjà proposé d'ajouter au bill. Il avait reçu la parole du président, il s'adressait au président, et mon très honorable ami qui s'était levé reprit son siège, et l'honorable député de Cap-Breton-sud put continuer pendant un instant.

Ce fut alors que l'honorable député de Portage-la-Prairie se leva pour affirmer le droit du premier ministre à être entendu, et c'est à sa demande que le président, cessant de reconnaître l'honorable représentant de Cap-Breton-sud, déclara que le premier ministre s'était levé le premier, et par suite de cette décision de l'Orateur suppléant, l'honorable député de Cap-Breton-sud fut empêché de proposer, ainsi qu'il en avait le droit, cet article additionnel en comité général.

Mais on dit que cet article ne pouvait pas être présenté après 2 heures du matin. Je nie cela, monsieur l'Orateur. La résolution-guillotine ne ferme la porte qu'à la discussion des articles au sujet desquels la motion du premier ministre a été faite, et après que le couperet de la guillotine fut tombé, et en ce qui concerne ces articles, je prétends que l'honorable représentant de Cap-Breton avait le droit de présenter l'autre article, ainsi qu'il se proposait de le faire. Je ne veux pas m'étendre au long là-dessus, mais je prétends qu'en retirant la parole à l'honorable représentant de Cap-Breton et en refusant de lui permettre de présenter l'article, l'Orateur suppléant agissait contrairement au règles de la Chambre.

J'en arrive maintenant au second grief sur lequel je me fonde pour dire que l'Orateur suppléant a agi contrairement aux règles de la Chambre et en violation de ces règles. Je veux parler de la motion que j'ai présentée pour demander que l'Orateur quitte le fauteuil. Cette motion a été comparée par mon très honorable ami à une motion qui peut être faite, quand l'Orateur est au fauteuil, pour demander l'ajournement de la séance. J'admets qu'elle est semblable à cette motion, mais elle est d'un caractère plus large, et elle doit être considérée comme se rattachant à la règle 15 qui lui donne un effet plus considérable que celle demandant que l'Orateur quitte le fauteuil. Laissez-moi attirer votre attention sur les deux règles. Il y a d'abord celle au sujet de l'ajournement. Vous trouverez cela inclus dans la règle 39.

Une motion d'ajournement est toujours recevable, mais il ne peut être présenté une deuxième motion ayant le même objet avant qu'une autre affaire ne soit venue en discussion dans l'intervalle.

Mais quand la Chambre est en comité, que comporte la motion invitant l'Orateur à quitter le fauteuil? Je le répète, cette motion est d'un caractère plus large, et elle doit être considérée suivant les termes de la règle. Voici ce que dit la règle 15:

Une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil est toujours recevable et aura priorité sur toute autre motion.

Ces mots ne se trouvent pas dans la règle où il est pourvu à la motion d'ajournement, quand l'Orateur occupe le fauteuil. Les mots "aura priorité sur toute autre motion" ne s'appliquent pas à la motion d'ajournement.

M. MIDDLEBRO: Si une motion est toujours recevable, est-ce qu'elle ne doit pas avoir priorité sur toute autre question?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami peut avoir raison là-dessus, et s'il est d'avis qu'elle doit avoir son effet, il peut voter en conséquence. Mais, en ce qui concerne la motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil, ceux qui ont rédigé les règles désiraient ne laisser aucun doute et établir clairement, si clairement qu'il suffit de lire pour comprendre, et on voit là que la motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil est toujours recevable et aura priorité sur toute autre motion. Que signifie cela? Cela signifie que s'il y a une autre motion soumise au président, dès l'instant où la motion est présentée pour demander que le président quitte le fauteuil, cette motion aura priorité sur toute autre. J'ai devant moi les journaux de 1877 des communes anglaises, où l'on voit que la motion demandant à l'Orateur de quitter le fauteuil est venue plusieurs fois devant le comité et on indique aussi la procédure qui a été suivie.

La motion a été présentée et la question a été posée pour que l'Orateur fasse rapport et demande autorisation de siéger de nouveau. Cette motion fut rejetée, et alors la question fut de nouveau proposée que la clause restât comme partie du bill.

Quand la motion fut présentée par le président—car la question n'est pas proposée tant que le président ne l'a pas soumise au comité—la motion fut immédiatement faite et mise aux voix, à savoir que le président quitte maintenant le fauteuil. C'est là la coutume suivie pour toutes ces diverses procédures, quand ces motions successives sont faites. Mais, nous dit le premier ministre, l'effet de cette motion aurait été de remplacer celle dont le président était saisi déjà. C'est bien cela, c'est-à-dire que c'est là l'objet en vue; c'est pourquoi la Chambre des communes a stipulé depuis déjà longtemps que cette motion pouvait être faite. C'est une motion pour la protection de la minorité; elle est faite afin que la voix de la minorité, en des occasions importantes, puisse être entendue, et cette motion a toujours été l'objet de contestation en cette Chambre jusqu'à la présente session. Mon très honorable ami dit que cela n'est plus depuis l'établissement des nouvelles règles. Il m'est indifférent que cela puisse être constable ou non; ce qui importe, c'est que la chose pourrait être présentée en comité. Cette nouvelle règle ne supprime pas le droit de la présenter. Je suppose que si mon honorable ami M. Meighen, à qui on attribue généralement la rédaction de ces règles pour le Gouvernement, avait pensé à tout cela, il aurait fait en sorte que la chose n'aurait pas pu être présentée, car il a laissé entendre qu'il devrait y avoir une disposition quelconque stipulant que quand un député trouve à redire à la décision du président il devrait être emprisonné. Si mon honorable ami y avait pensé, il aurait stipulé que tout membre de cette Chambre qui ose mettre en question la décision du président devrait être emprisonné pour une période de vingt ans. Mon honorable ami a déclaré que j'avais pu m'en tirer parce que le président n'avait tenu aucun compte de moi, et que si j'avais été puni comme je le méritais je n'en aurais pas mené aussi large. Par bonheur, ni le Gouvernement ni mon honorable ami n'ont pensé à rédiger une résolution d'un caractère tellement draconien qu'elle pût empêcher un membre de la Chambre de mettre en question la décision du président ou de l'Orateur.

Je prétends que le premier ministre ayant fait motion qu'il fût fait rapport du bill avant qu'on fût allé aux avis sur cette motion, c'était le droit de tout membre de la Chambre de faire motion que le président quittât le fauteuil, et si cette motion avait été adoptée elle aurait remplacé celle présentée par le leader de la Chambre. La question n'est pas de savoir si elle aurait ou non été adoptée; la question est de savoir si j'avais le droit de présenter la motion au moment où je l'ai fait, et j'affirme que d'après les règles de la Chambre cela ne peut être mis en doute. Que s'est-il passé alors? Les Débats font foi qu'avant que le président mît la motion aux voix et quand il était sur le point de poser la question, je fis motion qu'il quittât le fauteuil, et c'était le devoir du président d'accueillir ma motion. Je présentai la motion demandant que le président quittât le fauteuil quelques minutes, ainsi qu'en fait foi le compte rendu, avant que le président ne mît la motion aux voix. Il apparaît clairement, d'après les Débats, que je présentai ma motion en temps voulu, et que je la présentai conformément à la règle 15; et c'était le devoir du président d'accueillir ma motion et d'en saisir le comité.

Je dois déclarer aussi, et je le fais dans la mesure de toutes mes responsabilités comme membre de cette Chambre, que le président a réellement saisi le comité, ou se préparait à saisir le comité de ma proposition. Il a dit: "La motion est de savoir si le président doit quitter le fauteuil". Que ce soit de sa propre intuition et sans qu'on

lui ait suggéré la chose, je ne saurais dire; mais il s'est immédiatement repris et il a présenté l'autre motion pour qu'il fût fait rapport du bill. Cela vous démontre, et les Débats en témoignent ainsi, que la motion était soumise au président. Cela vous démontre aussi que le président savait ce qu'il en était. J'étais tout près de lui, et il était impossible qu'il ne m'eût pas entendu présenter cette motion conformément aux règles de la Chambre, et sans me signaler qu'il considérait que je n'étais pas dans l'ordre, il a délibérément laissé de côté la motion, en violation des règles de la Chambre. Il a délibérément violé les règles de la Chambre, et il a passé à la motion présentée par le premier ministre et demandant qu'il fût fait rapport du bill.

A moins que la majorité des membres de cette Chambre, qui sont les juges de dernier ressort en cette affaire, ne soient prêts à dire que le président sera autorisé à violer impunément les règles de la Chambre, assurément ils voteront en faveur de la motion que mon honorable ami de Pictou a présentée. Si, d'un autre côté, ils ont si peu d'égards pour l'honneur et la dignité de la Chambre; s'il est vrai qu'ils aient si peu d'égards pour les droits de la minorité qu'ils soient prêts à justifier le président de violer délibérément les règles, alors je suppose qu'ils voteront contre cette motion. Quel que soit le sort réservé à cette motion, nous, les membres de la gauche de cette Chambre, croyons avoir rempli notre devoir de notre mieux.

Ces honorables messieurs de la droite peuvent croire que la majorité fera tout ce qu'elle pourra et qu'elle peut fouler aux pieds les usages et les précédents de cette Chambre; mais, on me permettra de leur dire qu'une telle conduite n'a rien qui la recommande auprès du public du Canada. S'ils sont prêts à justifier la violation de cette règle, pourquoi ne pas justifier également la violation des autres règles; et s'ils sont prêts à faire cela, alors je vous le demande, monsieur l'Orateur, à qui donc à pu servir d'avoir déshonoré ce Parlement en votant cette résolution de clôture. A qui a pu bien servir cette longue séance continue qui a duré, jour et nuit, plus de quatorze jours. Pourquoi, alors, ne pas s'être reposé sur un président qui était prêt à faire ce qu'ils ont essayé de faire durant cette nuit mémorable de vendredi, c'est-à-dire violer le règlement et déclarer que le bill naval était adopté? Pourquoi le président n'aurait-il pas alors refusé, ainsi que lors de l'occasion dont nous parlons, de donner la parole aux membres appartenant à la gauche de cette Chambre? Pourquoi n'aurait-il pas alors tout aussi délibérément tourné le dos à ceux qui cherchaient à présenter des amendements et déclaré que l'article était adopté? Pourquoi n'aurait-il pas passé alors aux articles 3, 4 et 5, déclaré, qu'ils étaient adoptés et délibérément refusé d'accueillir les membres appartenant à la gauche de cette Chambre? Cela auraient été excusable et tout aussi justifiable que d'avoir agi comme il l'a fait dans la circonstance à laquelle se rattache cette résolution. Par conséquent, pour les raisons que je viens d'essayer de résumer devant cette Chambre, il me semble que tout honorable membre de cette Chambre qui a du respect pour les règles et usages du Parlement et pour le maintien des droits de la minorité, devrait se considérer comme obligé de voter pour la résolution. Cela n'implique pas nécessairement que le président ait délibérément violé les règles de la Chambre; mais, qu'il les ait violées avec ou sans parti pris, je crois que la chose ne saurait faire aucun doute.

Mon très honorable ami (M. Borden) a cherché à excuser l'Orateur suppléant en alléguant que la présente session a été très fatigante, et qu'en diverses occasions où la Chambre était présidée par le suppléant il y a eu de l'excitation et de la confusion. Cela est exact; mais quand le président ou le président suppléant d'une assemblée veut bien garder son sang-froid et cherche à donner justice à tous et à donner à la minorité toutes les occasions raisonnables d'exposer ses vues; s'il a toujours devant lui, pour le guider, les règles qui régissent la Chambre, s'il y conforme sa conduite, et s'il donne à chaque membre de la Chambre l'occasion de se prévaloir de ces règles dans une mesure raisonnable, alors il ne se produit aucune difficulté.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 194), présenté par M. Meighen, tendant à faire droit à Sarah Lillian Attwood.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LA MOTION DE BLAME CONTRE M. L'ORATEUR SUPPLEANT.

M. PUGSLEY: Avant de terminer les remarques que j'entends faire à l'occasion de cette motion, je crois juste de signaler à la Chambre que vous avez, monsieur l'Orateur, porté à ma connaissance les décisions des orateurs Denison et Brand de la chambre des communes anglaises, décisions qui veulent que la manière propre de provoquer un débat sur la conduite de l'Orateur ou du président, c'est par une motion comme celle dont la Chambre est présentement saisie, et que la chose ne peut se faire autrement. Je n'ai pas eu le loisir d'étudier ces décisions, mais les notes indiqueraient que vous avez eu, monsieur l'O-

rateur, amplement raison dans ce que vous avez énoncé devant la Chambre.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) et quelque autre aussi, le premier ministre ou l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), ont soutenu qu'il ne se pouvait faire une motion pour que le président quittât le fauteuil alors qu'il s'en trouvait une autre non discutable devant le comité. Il se peut que le Gouvernement, en élaborant les règles nouvelles, ait pensé qu'il pouvait être à propos de régler le cas de cette manière, mais ce n'est pas ce qu'a fait la résolution, et l'article 15 du règlement reste ce qu'il était. Pour répondre aux vues des ces messieurs, il faudrait modifier cet article comme il suit:

Une motion demandant que le président quitte le fauteuil est toujours recevable et elle a priorité sur toute motion discutable.

Or, ce n'est pas là la règle et cette règle n'a pas été modifiée par celle que l'on a adoptée. Il se peut que, selon une stricte interprétation de la nouvelle règle, une telle motion ne soit pas discutable, mais cela n'empêche pas de la mettre aux voix. Il existe une différence bien marquée entre une motion diescutable et le droit d'en saisir la Chambre. Ce droit n'a pas été supprimé. Il existe encore aujourd'hui, comme il a toujours existé depuis des générations dans la chambre des communes anglaise comme dans la Chambre des communes canadienne. De même en est-il, comme il en a toujours été, de la priorité qui lui appartient sur toute autre motion.

M. PELLETIER: Même sur une motion non discutable.

M. PUGSLEY: Parfaitement, puisque la règle ne le dit pas. Que l'on me permette de donner lecture de cette règle au directeur général des Postes, que je prie de bien vouloir la méditer profondément. Je regretterais, en effet, d'avoir à penser qu'une majorité des membres de cette Chambre voulût soutenir une violation de la règle. La majorité, comme je l'ai dit, est une sorte de cour d'appel et une cour d'appel ne doit jamais, dans la décision d'une affaire, s'inspirer de considérations de parti, mais plutôt s'efforcer de comprendre ce que la règle veut, et ne pas hésiter, au cas d'une violation, de le déclarer. La règle est dans les termes qui suivent, et elle remonte à une époque fort reculée:

Une motion invitant M. le président à quitter le fauteuil est toujours recevable et elle a priorité sur toute autre motion.

Le premier ministre a prétendu n'avoir pas besoin de proposer que le président fît rapport du projet de loi. Cela étant, la motion qui demandait que le président quittât le fauteuil avait le pas sur celle-là. Pour le moment, elle en prenait la place.

M. PELLETIER: Ne semble-t-il pas à mes honorables amis raisonnable d'interpréter la règle 15 comme se rapportant à une motion au cours de discussion?

M. PUGSLEY: Et pourquoi?

M. PELLETIER: Parce que, dans le cas de la remise au président ou à l'Orateur d'une motion discutable, elle doit sur-le-champ être mise aux voix; ce qui fait qu'une autre motion ne saurait l'être à sa place.

M. PUGSLEY: Pourquoi pas? Où serait la différence entre ce cas et celui d'une motion à ce point débattue que personne ne désirerait prendre la parole et que le temps serait venu de la mettre aux voix. Avant que la députation se soit prononcée pour et contre, la motion demandant que le président quitte le fauteuil est réglementaire. Ce droit reste à supprimer.

M. BENNETT (Calgary): Comment cela se peut-il, puisque, d'après les règles, personne, passé deux heures, ne doit prendre la parole?

M. BELAND: Comment donc se fait-il que le premier ministre l'ait prise?

M. BENNETT (Calgary): Ça été uniquement pour proposer qu'il fût fait rapport du projet de loi. Cela est conforme à la coutume du Parlement.

M. BELAND: La règle ne fait exception pour rien.

M. PUGSLEY: Tout ce que veut la règle de deux heures, c'est que nul député ne prenne la parole sur ces articles à l'égard desquels l'avis de clôture a été donné.

M. BENNETT (Calgary): Que l'honorable député relise le texte. Il décrète que nul député ne prendra la parole et que l'Orateur mettra aux voix les motions nécessaires pour donner effet à la règle.

M. PUGSLEY: Voici le texte:

Et si un tel débat ou une telle délibération n'a pas été reprise ou terminée avant deux heures du matin, nul député ne prendra la parole après cette heure, mais toutes les questions qu'il faudra décider, afin de clôre ce débat ou cette délibération, seront décidées séance tenante.

Si l'honorable député de Calgary a raison, tout ce qu'il restait à faire après deux heures, c'était de terminer l'étude des six articles dont le comité était saisi. En pareille circonstance, le premier ministre ne pouvait proposer que le président fît rapport du bill, parce que, pour cela, il fallait présenter une motion. Ne semble-t-il pas que pour les articles ou les résolutions au sujet desquelles l'avis de clôture a été donné, nul député ne saurait porter

la parole après deux heures et que, pour toute autre question qu'on pourrait soulever, et au sujet de laquelle l'avis de clôture n'a pas été donné, la règle ne s'applique pas? L'honorable député avait parfaitement droit de prendre la parole et de présenter sa motion, après deux heures; j'avais parfaitement droit de prendre la parole et de proposer que le président quitte le fauteuil, bien que j'aie présenté cette motion après deux heures; car, la restriction du débat à deux heures ne s'applique qu'à ces résolutions ou à ces articles au sujet desquels le ministre a donné avis.

M. BENNETT (Calgary): Est-ce que l'avis ne s'applique pas au bill tout entier, et comme il embrassait les six articles, n'était-il pas évident que l'avis suffisait pour faire sortir le bill du comité?

M. PUGSLEY: L'avis était loin de s'appliquer au bill dans son ensemble.

M. BENNETT: Oui.

M. PUGSLEY: Nullement. L'avis portait que l'étude des articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 figurerait en tête des délibérations et ne serait plus remise.

M. BENNETT: Cet avis s'applique au bill tout entier.

M. PUGSLEY: L'avis n'embrasse pas le bill dans son ensemble; il ne renferme pas le titre.

M. PELLETIER: D'après l'interprétation de l'honorable député, le nouvel article serait sans application.

M. PUGSLEY: L'article 6? Le premier ministre en a également donné avis.

M. PELLETIER: J'entends la nouvelle règle: celle de la clôture.

M. PUGSLEY: Elle est parfaitement applicable, mais pas dans la mesure où le ministre le voudrait. L'inconvénient, c'est que pour le ministre et ses amis le goût du sang n'a fait que les mettre en appétit. Après avoir réussi à faire adopter six articles grâce à la clôture, ils jugent insupportable qu'on leur refuse quelque chose.

C'est un superbe résultat que de pouvoir réussir à faire adopter six articles à un jour d'avis; cela prouve que le kangourou saute déjà fort bien. En vingt-quatre heures il a déjà passé à travers tout le bill—c'est un puissant animal que ce kangourou.

M. BENNETT: En réalité, ce n'est nullement un kangourou.

M. PUGSLEY: Oui, je l'affirme, c'est un kangourou; l'animal se trahit par ses pattes de derrière; il saute avec une étonnante vigueur. A-t-on jamais rien vu de comparable aux sauts prodigieux exécutés par ce bill en vingt-quatre heures, après l'avis donné par le premier ministre?

M. BENNETT : Il ne s'agit nullement d'un kangourou ici.

M. PELLETIER: Alors la lutte se ferait entre le renard et le kangourou.

M. PUGSLEY: C'est le duel de l'intelligence et de la force brutale. La règle 15 dit:

> Une motion invitant M. le président à quitter le fauteuil est toujours recevable et a priorité sur toute autre motion.

Le premier ministre prit la parole et proposa que le président rendit compte de la délibération du bill, et avant qu'on allât aux avis sur la motion. Je proposai que le président quittât le fauteuil. D'après la règle 15, cette motion aurait dû avoir priorité sur toute motion dont le comité était alors saisi. Il ne me semble pas raisonnable qu'on puisse donner une autre interprétation à cette règle. Que fît le président? Personne n'a suggéré que le président ignorât que j'eusse présenté la motion. On admet que le président savait que j'avais présenté cette motion; mais il refusa tout net de la soumettre au comité, et cela au mépris du règlement.

Le député de Grey-nord (M. Middlebro) a formulé une fort singulière affirmation avant de terminer ses observations. Il a fait allusion à l'obstruction et au désordre, qu'il faut attribuer, suivant lui, aux "rough-houses".

M. BENNETT (Calgary) : "Rough-houses" ?

M. PUGSLEY: C'est là une expression qui ne m'est point familière. Que l'honorable député veuille bien m'en croire. au cours de cette lutte si prolongée et si intense livrée par la gauche contre le bill de la marine, dont les dispositions ne s'inspirent pas, à notre avis, des plus chers intérêts du Canada et de l'empire, tous les députés de ce côté (la gauche) sont demeurés solidaires.

Nous avons combattu ensemble, côte à côte, avec une bonne camaraderie, toujours animés du désir de nous conformer aux vues de notre chef distingué que nous sommes fiers de suivre. Je suis heureux de croire que ce qui a été fait ici par la gauche a reçu sa cordiale approbation. Nous avons pris cette position et nous avons combattu ainsi sans espoir d'un profit personnel, mais parce que nous avions la conviction intime que nous luttions pour les intérêts de notre pays et de l'empire dont le Canada forme une partie si importante.

Maintenant, après l'application de ce que je pourrai appeler la force brutale, sans cesser d'être parlementaire, comme nous arrivons à la fin de la lutte, laissez-moi exprimer l'espoir que si nous sommes impuis-

sants pour empêcher cette injuste et regrettable mesure de devenir loi, le Gouvernement pourra considérer qu'il ne sera pas possible de mettre en pratique cette mesure proposée. Animé comme je voudrais qu'il le soit, d'un sentiment de respect de soi-même, il me semble que le Gouvernement devrait sans retard inutile dissoudre le Parlement et obtenir l'opinion du peuple sur sa politique navale.

On a dit, monsieur l'Orateur, que lorsque le président vous a fait rapport, samedi matin, je me suis servi d'une expression violente en disant que le président vous avait fait un faux rapport. Il se peut que le langage ait été violent; il se peut que dans un moment plus calme, j'aurais choisi d'autres expressions pour exprimer l'opinion que j'avais sur ce rapport. Mais quand vous jugerez ma conduite, monsieur l'Orateur, lorsque je me suis servi de ce langage, je désire que vous ayez présent à l'esprit que pendant des mois le Gouvernement a cherché à nous imposer cette mesure par des moyens que nous considérons absolument injustes; que depuis le mois de mars, le Gouvernement a décidé de faire adopter ce projet ou au moins un article avant que le comité puisse lever la séance. Je désire que vous ayez présent à l'esprit, que plusieurs présidents, je ne peux pas croire de leur propre mouvement, mais agissant à la connaissance et à la demande du Gouvernement, sont allés assez loin pour violer les règles de la Chambre, afin de faire adopter la loi.

A la fin, après avoir été obligé de rester ici jour et nuit à combattre pour ce que nous pensions être la liberté du Parlement, les droits du peuple que nous représentons et pour empêcher que les règles de la Chambre soient violées, après cette tentative des plus énergiques pour faire adopter une loi en violant les règlements, le premier ministre fut obligé de se lever et de dire qu'avec les règles de la Chambre, il ne pourrait pas faire le progrès qu'il espérait et qu'il avait décidé qu'on accomplirait. Alors, il faut se souvenir qu'au milieu de la bataille, dans la fièvre de l'excitation que provoquait cette conduite, nos adversaires ont songé à modifier les règles de la Chambre qui régissait nos discussions et la marche des lois, et qu'ils n'ont pas procédé comme à l'ordinaire en nommant un comité mixte pour aider Votre Honneur à reviser les règles, mais qu'ils ont décidé de le faire par une résolutions, alors que Votre Honneur était au fauteuil. N'oubliez pas aussi que le très honorable chef de l'opposition s'étant levé, alors que Votre Honneur lui avait accordé la parole, le ministre de la Marine, un membre du Gouvernement, a été chargé d'empêcher mon très honorable ami d'exercer le droit qui lui appartenait, comme chef de l'opposition, de parler à la Chambre.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Je pense que l'honorable député s'écarte un peu de la question soumise à la Chambre.

M. PUGSLEY: Mais je répondrais à l'honorable député de Portage-la-Prairie qui a dit, et si je m'en souviens bien, sans observation de Votre Honneur, que ma conduite avait été scandaleuse en parlant du précédent comme je l'avais fait.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député ne parle pas d'une façon précise, car j'ai fait une observation à l'honorable député et je lui ai demandé de retirer l'expression.

M. PUGSLEY: A la demande d'un honorable député de la gauche et après cela il put se servir de l'expression "outrageante" qui ne diffère pas beaucoup de "scandaleuse". Mais, cela étant ainsi, ne pensez-vous pas que j'aie raison d'expliquer pourquoi je me suis servi de ce langage? Cela ne prendra qu'un instant. A la fin, quand nous avons constaté que le président, l'Orateur suppléant de cette Chambre, nommé à cette position par le Gouvernement, a violé délibérément les règles de la Chambre qui ont régné jusqu'ici et qui ont été respecté, pouvez-vous être surpris du langage dont je me suis servi? Mais mon honorable ami a dit que si j'avais employé cette expression à l'égard d'un juge du pays, je serais maintenant en prison, expiant ma faute en étant privé de ma liberté.

Depuis quarante ans que j'exerce ma profession devant les tribunaux de ce pays, j'ai plaidé devant des juges impartiaux et équitables, mais j'ai plaidé aussi devant des juges dont les dispositions étaient tout le contraire et quand je me suis trouvé en présence de magistrats qui ne paraissaient pas disposés à rendre justice aux parties en cause, je n'ai jamais hésité à leur dire ce que je pensais de leur conduite. Un membre du barreau qui n'aurait pas le courage de dire à un juge ce qu'il pense de sa conduite, si ce dernier se montrait injuste, ne serait pas digne d'appartenir à cette noble profession. Pour ma part, je n'ai jamais hésité et je n'ai jamais craint de dire à ces magistrats ce que je pensais.

J'ai beaucoup de respect pour ces positions élevées et honorables, mais, à mon sens, elles ne sont honorables que par l'honorabilité et l'intégrité de ceux qui les occupent. J'espère sincèrement que ni la crainte de l'emprisonnement ni la crainte d'une peine quelconque ne m'empêcheront de faire ce que je crois être mon devoir

envers les électeurs que je représente et envers le peuple de ce pays.

L'hon. CHARLES DOHERTY (ministre de la Justice): Je ne parlerai que quelques instants que j'entends consacrer exclusivement à la question qui nous occupe.

Je regretterais de dire un seul mot qui fût de nature à diminuer tant soit peu la bonne opinion que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a de lui-même et qu'il nous a exprimée avec tant de chaleur, dans la dernière partie de son discours.

Tout cela est passablement étranger à la question et il devrait se croire réduit à une dure nécessité, pour se donner autant de mal pour convaincre la Chambre que durant tout le cours de ce débat l'unanimité la plus parfaite et la plus complète harmonie n'ont pas cessé de régner parmi les membres de la gauche.

Ce fait—car je prends son assertion pour un fait—n'est peut-être qu'une nouvelle preuve que les apparences sont souvent bien trompeuses et peut-être aussi que l'honorable député s'est cru tenu de faire un aussi grand effort pour nous détromper, parce qu'il avait considérablement contribué à produire ces apparences qui nous avaient mis sous une fausse impression.

Je dirai quelques mots sur l'unique question que soulève la motion en discussion. Je constate avec plaisir que mon honorable ami a déclaré, dès le commencement de ses remarques, que cette motion ne doit pas être interprétée comme comportant un blâme à l'adresse de l'Orateur suppléant, parce qu'il aurait commis une injustice de propos délibéré. Cependant, ma satisfaction eut été plus vive et il aurait été plus équitable de la part de l'honorable député de déclarer franchement et ouvertement qu'il répudiait toute insinuation de cette nature, car, quoi qu'on puisse dire sur cette question, je considère que l'Orateur suppléant peut, en toute confiance, se rendre le témoignage que sa conduite, pendant la séance en question, n'a eu d'autre mobile que son désir de rendre justice à tous et de faire observer ce qu'il considérait être les règles de cette Chambre.

Mon honorable ami s'est surtout attaché à cette partie de la motion qui blâme l'Orateur suppléant d'avoir refusé de prendre connaissance de la motion par laquelle on demandait à lever la séance du comité.

M. PUGSLEY: Je demandais par ma motion que le président du comité quittât le fauteuil. Le cas est bien différent.

M. DOHERTY: Je demande pardon à mon honorable ami. Sa motion, en effet, invitait le président à quitter le fauteuil. Il a commenté très brièvement cette partie de la résolution dans laquelle on se plaint de la décision du président, au sujet de la motion que l'honorable député du Cap-Breton-sud désirait présenter. Je n'ai pas été surpris de le voir agir ainsi. Au cours du débat, on a profité de ce que cette décision de l'Orateur suppléant avait donné lieu à un rappel au règlement, pour insinuer qu'une injustice avait été commise. On se plaint dans la résolution qu'une injustice a été commise et que le règlement n'a pas été convenablement interprété et appliqué. Or, je maintiens que ce reproche d'injustice est absolument sans fondement. Nous nous rappelons tous qu'après que l'honorable député de Cap-Breton-sud eût fait sa motion et qu'après qu'il eût été décidé qu'elle était irrégulière, vu que l'honorable premier ministre avait déjà présenté une motion, ce dernier a expliqué qu'à une phase antérieure du débat il avait dit à l'honorable député de Cap-Breton-sud qu'il pourrait présenter son amendement plus tard, il a offert à titre gracieux de retirer sa motion pour permettre à l'honorable député...

M. MACDONALD: Il a fait cette offre conditionnellement.

M. DOHERTY: L'honorable député peut-il me dire quelles étaient les conditions?

M. MACDONALD: Vous pouvez le constater en relisant les remarques du premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas la question. Nous ne demandons pas de faveur; nous voulons justice.

M. DOHERTY: C'est exactement ce que je veux démontrer. Mon très honorable ami dit qu'il ne veut pas de faveur; qu'il ne veut rien obtenir à titre gracieux.

Quelques DEPUTES: Certainement que non.

M. DOHERTY: Sur quoi s'appuie-t-on alors pour se plaindre d'avoir été injustement empêché de faire une chose, quand le moyen de la faire nous a été courtoisement offert et que l'offre a été refusée?

M. MACDONALD: Nous ne voulons faire que ce que nous avons le droit de faire.

M. DOHERTY: L'opposition a insisté pour que le règlement fût appliqué.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. DOHERTY: Ainsi, la seule question qui se présente est de savoir si le règlement a été bien interprété et justement appliqué. Il ne peut pas être question d'injustice à ce propos.

M. MACDONALD: Au contraire.

M. DOHERTY: Nous étions prêts à renoncer à cette règle; il est certain qu'on ne pourrait trouver rien de plus juste que cela; mais les honorables membres de la gauche ont refusé notre invitation, en di-

sant qu'il leur fallait cette règle; cependant, lorsqu'ils constatent que cette règle qu'ils ont réclamée avec tant d'insistance ne leur permet pas de présenter cette motion, ils disent qu'elle est injuste. Monsieur l'Orateur, on peut discuter si l'on a donné à cette règle l'interprétation qu'elle doit comporter, mais il est certain qu'on ne peut découvrir dans la décision rendue le moindre indice de parti pris ou d'injustice, dans le but d'empêcher un membre quelconque de cette Chambre de proposer un amendement. Toute la latitude possible a été donnée à l'honorable député et son très honorable chef a refusé de s'en prévaloir, simple question de courtoisie.

Je ne me propose pas d'occuper longuement l'attention de la Chambre pour discuter la matière qui se rapporte à cette question. S'il est quelque chose d'évident dans la règle adoptée dans le but de permettre que le débat se termine, après un laps de temps raisonnable, c'est que la motion présentée par le très honorable chef de la Chambre ne pouvait prêter à discussion, non plus qu'à modification; c'était une motion qui, d'après le règlement, devait être impérieusement décidée, sans discussion ni modification. S'il en est ainsi, il me semble qu'il était du devoir manifeste et impérieux du président de mettre la motion aux voix, sans permettre de discussion, ou sans fournir l'occasion à quelque député de soumettre un amendement. Mais, ainsi que je l'ai dit, l'honorable député (M. Pugsley) a dirigé son attention principalement sur cette partie de la motion où il se plaint que la motion qu'il cherchait à présenter à l'effet que le président quittât le fauteuil, n'a été ni acceptée ni mise aux voix. A l'appui de sa plainte il a invoqué l'article 15 des règlements tels qu'ils existent aujourd'hui, il a semblé croire qu'il existait une distinction ou une différence d'après les règles 15 et 39, entre une motion, faite en comité, que le président quitte le fauteuil, et une motion, faite en séance générale, que celle-ci lève sa séance. Il y a une différence dans les mots. Cette différence consiste en ce que la motion demandant que le président quitte le fauteuil est toujours régulière et doit avoir priorité sur toute autre, tandis que la règle 39, où il est question de la motion demandant l'ajournement, déclare simplement que cette motion est toujours recevable; elle ne contient que les autres mots.

Je dois confesser qu'il m'est difficile de voir cette divergence dans les mots, parce que, si la motion demandant que la séance soit levée est toujours permise, cela doit nécessairement impliquer qu'on doit la recevoir même s'il y a une autre motion en suspens. Ainsi donc, bien que les termes soient plus explicites dans un cas que dans l'autre, je ne puis voir qu'il existe

une différence appréciable entre les deux dispositions.

Si l'on consulte ceux dont l'opinion fait autorité et qui ont interprété ces règlements, on constate qu'ils ont reconnu absolument que l'un est l'équivalent de l'autre. Si l'on s'en rapporte à la page 524 du traité de Bourinot, on y trouve ce qui suit:

La règle 77 de la Chambre des communes stipule: "Une motion invitant M. le président à quitter le fauteuil est toujours recevable et doit avoir priorité sur toute autre motion". "Si cette motion (qui équivaut dans son résultat à une motion demandant que la Chambre lève sa séance) est résolue dans l'affirmative, le président doit immédiatement quitter le fauteuil et, nul rapport n'étant fait à la Chambre, le projet de loi ou la question disparait du feuilleton".

Donc, nous voyons ici déclaré qu'une motion est l'équivalente de l'autre.

M. BELAND: L'honorable ministre voudra-t-il lire ce qui se trouve à la fin de la page précédente et qui commence ainsi: "L'Orateur dira alors"?

M. DOHERTY: (lisant):

L'Orateur dira alors: "Quand le comité veut-il siéger à nouveau? Une heure sera alors fixée pour la prochaine séance du comité. Mais si un membre veut faire disparaître complètement une question, il proposera que le président quitte maintenant le fauteuil".

Et si un membre veut faire disparaître la question qui est soumise à la Chambre, siégeant en séance générale, il proposera que la séance soit levée et si cette motion est adoptée, la question est rayée. Ainsi que le dit cet auteur: une motion est l'équivalent de l'autre.

Puisqu'il en est ainsi, examinons les deux motions et voyons quels en sont la nature et l'effet; quand nous nous en serons rendu compte, nous saurons combien complètement la modification apportée à l'article 17 du règlement qui nous régissait dans la circonstance en question, l'emporte sur l'effet que l'honorable député de Saint-Jean cherchait à attribuer à l'article 15. Nul ne niera, pas même l'honorable député (M. Pugsley), que l'article 15 et tous les autres articles du règlement de la Chambre se trouvent visés par la modification récemment apportée à l'article 17; c'est-à-dire qu'ils sont abrogés et annulés en tout ce qu'ils ont de contraire aux prescriptions de l'article 17 ainsi modifié. C'est là chose que nul ne songe à contester.

La modification de l'article 17 n'est pas seulement postérieure à l'article 15; elle est aussi applicable à un état de choses tout particulièrement déterminé. Conçu en termes généraux, l'article 15 est d'application générale. Outre que cette modification récente de l'article 17 porte abrogation

de tout ce que les prescriptions antérieures y ont de contraire, elle est destinée à être appliquée et à prévaloir dans un cas spécialement déterminé. En matière d'interprétation de la loi, c'est un principe élémentaire que toute prescription visant un cas particulier l'emporte sur la règle générale, tout comme une loi nouvelle l'emporte sur les précédentes en ce qu'elles ont de contraire à ses dispositions. Passons maintenant à la règle concernant ces motions telle qu'elle existait avant l'adoption du nouveau règlement.

Comme le premier ministre le faisait observer cet après-midi en se fondant sur May, si une motion d'ajournement est toujours recevable, il ne s'ensuit pas que tout député ait le droit d'interrompre un autre membre de la Chambre pour proposer l'ajournement. La motion d'ajournement peut être présentée par un député auquel l'Orateur donne la parole au cours de la discussion. Bourinot consacre formellement le principe posé cet après-midi par le premier ministre et indique le moment précis où, abstraction faite de la modification de l'article 17, l'on peut présenter une motion d'ajournement. Voici ce qu'il dit:

Une motion d'ajournement peut être présentée pendant qu'une question est à l'étude ou dans l'intervalle des procédures.

Abstraction faite de la modification du règlement, on a donc deux occasions de proposer l'ajournement: dans le cours d'un débat et dans l'intervalle des procédures.

Dans le premier cas (quand l'ajournement est proposé au cours de l'examen d'une question), la motion participe de la nature d'un amendement tandis que, dans l'autre, c'est une motion de fond à l'égard de laquelle celui qui la présente a droit à la réplique.

Appliquons cette règle à l'état de la procédure au moment où le député de Saint-Jean présenta sa motion invitant le président à quitter le fauteuil.

Cette motion fut-elle faite pendant qu'une question était à l'étude? Non, évidemment. Elle fut soumise au moment où le comité se trouvait saisie d'une question excluant tout débat d'une question que la modification apportée à l'article 17 ne permettait pas de discuter; au moment où la question devait être décidée en conformité des prescriptions de cet article du règlement, où il est dit:

. . . doit être décidée sans débat ni amendement.

Ainsi, la motion, c'est chose certaine, n'a pas été présentée au cours du débat. Fut-elle présentée dans l'intervalle des procédures? Il n'y a pas eu d'intervalle entre les procédures. Elle fut présentée au moment où le président s'acquittait du devoir impérieux que lui impose l'article 17; c'est-à-dire qu'il s'occupait de faire décider sans débat ni amendement la motion du premier ministre; il avait même demandé le vote à main levée.

M. PUGSLEY: Non pas; j'avais présenté ma motion avant qu'il eût demandé le vote à main levée.

M. DOHERTY: Quand on l'a interrompu, il avait demandé le vote à main levée pour la deuxième fois; mais la motion fut présentée après qu'il l'eût demandé pour la première fois.

M. PUGSLEY: Non.

M. DOHERTY: Eh bien! reportons-nous encore une fois aux Débats:

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix la motion demandant que le bill soit rapporté.

Des VOIX: Honte?

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

M. PUGSLEY: Je propose que vous quittiez le fauteuil.

M. PUGSLEY: Continuez.

M. DOHERTY: Continuez, dit l'honorable député. Prétend-il que ce qui est survenu après cela puisse empêcher que sa motion ait été présentée au moment où le président invitait ceux qui étaient en faveur de l'autre motion à se lever? En quoi ce fait pourrait-il être modifié par ce qui s'est passé ensuite?

M. PUGSLEY: Que mon honorable ami me pardonne de l'interrompre. Ne sait-il pas que la formule régulière est celle-ci: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien dire oui?

C'est avant que cela se passe que j'ai proposé que le président quitte le fauteuil.

M. DOHERTY: La question avait été mise aux voix.

M. PUGSLEY: Elle ne l'avait pas été régulièrement.

M. DOHERTY: Ah! Elle ne l'avait pas été régulièrement. Voilà un nouvel argument.

M. PUGSLEY: Et par conséquent, elle n'avait pas été mise aux voix du tout.

M. DOHERTY: A ce moment-là, il n'y avait qu'une chose à faire : Mettre la question aux voix. Tout autre acte aurait été contraire au règlement. Celui-ci est impératif. Si le président, en présence des interruptions, n'avait pas fait de son mieux pour mettre cette question aux voix, il se serait exposé à des reproches, parce que le règlement exige impérieusement, non seulement que le président mette te la question aux voix, mais qu'il la fasse décider sans débat ni amendement. Vu qu'il ne pouvait pas y avoir de débat, il n'y avait pas lieu de proposer. au cours de la discussion, que l'Orateur quittât le fauteuil. Par conséquent, ainsi que le

leader de la Chambre l'a fait observer cet après-midi, il n'y avait pas d'occasion de proposer cette motion, parce qu'elle n'aurait pu être présentée qu'au cours d'un débat.

D'ailleurs, le règlement interdit au président, non seulement d'écouter ce qui participe de la nature d'un débat, mais de recevoir tout ce qui ressemble à un amendement.

M. PUGSLEY: L'honorable député n'a-t-il pas lu il y a un instant dans Bourinot que la motion que l'Orateur quitte le fauteuil doit être une motion indépendante, et non un amendement. Ma motion n'était pas un amendement; c'était une motion indépendante.

M. DOHERTY: C'est peut-être une motion indépendante, mais elle doit être présentée dans l'intervalle des procédures.

M. PUGSLEY: Ma motion a été proposée dans l'intervalle des procédures.

M. DOHERTY: Je parlerai de cela dans un instant. L'honorable député avait deux alternatives. Il aurait pu soumettre sa motion au cours du débat. Je crois que j'ai clairement établi qu'il ne pouvait pas le faire dans ce cas, parce que, aux termes du règlement, il ne pouvait pas y avoir de débat. Non seulement cette motion ne pouvait pas être présentée comme motion soumise pendant un débat parce qu'il n'y avait pas de débat; mais c'était une violation flagrante du règlement que de tenter de la proposer, vu que, comme Bourinot le fait observer, la motion elle-même participe de la nature d'un amendement et est formellement interdite par le règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Ah! ah!

M. DOHERTY: Le chef de la gauche fait entendre une exclamation. Bourinot peut endurer ces sarcasmes. Je puis moi-même en supporter ma part, car je crois qu'on peut établir à la satisfaction de tout le monde combien Bourinot a raison.

M. PUGSLEY: Je prends la parole pour corriger l'honorable ministre. D'après ce qu'il a cité, Bourinot dit que la proposition ne doit pas nécessairement participer de la nature d'un amendement, mais qu'elle peut ressembler à une motion indépendante.

M DOHERTY: Si l'honorable député veut prendre patience, je traiterai cette question dans un instant. Bourinot dit qu'il y a des circonstances dans lesquelles cette motion peut être présentée. Elle peut l'être au cours d'un débat, et aussi comme motion principale. Je parlerai dans un instant de ce qui a trait à la motion indépendante. Ceci se rapporte à la question de savoir si la motion est présentée au cours d'un débat. Lorsque la Chambre est saisie d'une question et que je prends la parole pour proposer que le président quitte le fauteuil, est-il si absurde de dire que ma motion participe de la nature d'un amendement. Quel effet a un amendement? Il a pour effet de mettre de côté la question dont la Chambre est saisie et de la remplacer par une autre. Lorsqu'on propose que le président quitte le fauteuil, quel est l'effet de cette motion, si ce n'est que la Chambre n'adopte pas la motion qui est proposée, mais que l'Orateur quitte le fauteuil, ce qui donne le coup de grâce au projet de loi.

Bourinot a évidemment raison lorsqu'il dit que cette motion participe de la nature d'un amendement. Je ne prétends pas que cela fasse une différence, mais le présent cas constitue peut-être la démonstration la plus claire que la motion demandant que le président quitte le fauteuil peut être, en réalité, un amendement. De quelle proposition le comité était-il saisi? De la proposition que le président rapporte le bill. Cela impliquait nécessairement que le président quittât le fauteuil et fît rapport du bill. Le représentant de Saint-Jean proposait que le président quitte le fauteuil, en laissant de côté les mots "et rapporte le bill", de sorte qu'à première vue la motion tendait à biffer les mots "et rapporte le bill." C'était évidemment et incontestablement dans le présent cas un exemple de la règle générale qui veut qu'une motion d'ajournement proposée au cours d'une discussion participe de la nature d'un amendement.

Conséquemment, il est évident qu'en vertu de la règle n° 17, nouveau texte, cette motion ne pouvait être accueillie, non seulement parce qu'il n'y avait pas de débat au cours duquel elle pouvait être faite, mais parce qu'il ne pouvait y avoir d'amendement à cette motion et la motion que le président quitte le fauteuil constituait un amendement.

L'honorable député dit que l'on peut faire une motion indépendante pour l'ajournement de la séance.

M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que ma motion invitant M. le président à quitter le fauteuil était une motion indépendante.

M. DOHERTY: Bourinot dit qu'une motion d'ajournement est une motion indépendante. Bien qu'il dise que la motion que le président quitte le fauteuil équivaut à une motion d'ajournement de la séance, ses observations à la suite de ce que j'ai cité tout à l'heure ne peuvent s'appliquer qu'à une motion faite pendant une discussion en comité général, en vue d'arriver à faire un rapport à la Chambre. Si l'honorable député veut lire un peu plus loin, il verra que c'est dit bien clairement. (Lisant):

Les motions d'ajournement de la séance ou d'un débat sont généralement faites dans les chambres canadiennes dans le cours d'une discussion afin de donner à un député qui a déjà parlé la facilité de parler de nouveau, ou de donner certaines explications qu'il ne pourrait donner autrement.

Les motions indépendantes d'ajournement de la séance devrait être réservées pour des circonstances où il est nécessaire de discuter de graves questions. Très souvent dans les communes du Canada ces motions sont proposées afin de permettre à un député d'expliquer un fait qui le touche de près.

En d'autres mots la motion que Bourinot veut désigner lorsqu'il parle d'une motion indépendante, est la motion prévue dans les paragraphes 2 et suivants de l'article 39 du règlement; c'est la motion d'ajournement qui est faite dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public.

Ce n'est pas du tout la même chose que la motion dont il s'agit présentement. Cette motion était censée être faite pendant qu'une question était en discussion et en délibération. En effet, au moment où l'on a voulu faire cette motion, le président du comité était saisi de la motion demandant de faire rapport du bill, de sorte que l'on peut considérer la motion de mon honorable ami non pas comme une motion indépendante d'ajournement, mais comme devant en remplacer une déjà soumise au comité, en vue d'engager le comité à prendre une décision qui aurait l'effet de détruire celle concernant le rapport du bill et tuer le projet étudié par le comité. De sorte que pour ces deux raisons—la première parce quil n'y avait pas devant le comité de discussion pendant laquelle cette motion pouvait être faite, et la deuxième parce que cette motion se présentait nécessairement sous forme d'un amendement, la dite motion que l'honorable député voulait faire était une violation directe de l'article 17 du règlement, et le président ne pouvait avoir d'autre alternative que de refuser d'écouter la motion ou de l'accueillir.

On s'est plaint aussi que le président n'ait pas déclaré la motion irrégulière, et ensuite posé la question, s'il en avait le droit. Vu que les honorables membres de la gauche répudient toute intention d'accuser l'Orateur suppléant de manque de courtoisie, il n'y a pas lieu de discuter ce point. Je ne crois pas que la courtoisie exige que le président fasse plus qu'observer le règlement. Mais même si l'on pouvait l'accuser de s'être écarté du règlement pour expliquer à l'honorable député qu'il ne pourrait pas accueillir sa motion dans les circonstances, on ne peut certainement pas se plaindre qu'il a manqué de courtoisie, parce que cette imputation est répudiée par ceux qui ont présenté cette motion.

M. MACDONALD (Pictou): L'honorable ministre dit-il que j'ai répudié cela? La base même de la motion que j'ai faite, ce matin, est que l'Orateur suppléant a montré une absolue mauvaise foi.

M. DOHERTY: Alors l'honorable député de Saint-Jean ne représentait pas les faits exactement lorsqu'il invitait les membres de la droite à voter pour la motion, parce qu'elle disait seulement que l'Orateur suppléant avait commis une erreur. La motion déclare que l'action de l'Orateur suppléant "était une violation du règlement et constituait une infraction aux privilèges de cette Chambre". C'est là un autre exemple frappant de la "parfaite entente" qui règne entre les honorables membres de la gauche. L'honorable député de Pictou se plaint d'un manque de bonne foi, mais l'honorable député de Saint-Jean dit que la motion ne signifie rien de plus que l'Orateur suppléant a commis une erreur dans l'interprétation du règlement. Comme je le disais, la motion proposée par l'honorable député de Saint-Jean était en violation directe du règlement. Elle n'a pas été proposée pendant une discussion, et bien qu'étant nécessairement de sa nature un amendement, elle a été faite malgré le règlement qui défend tout amendement. Il n'y a pas eu d'intervalle pendant lequel cette motion pouvoit être proposée comme une motion substantielle. La motion avait été faite. En premier lieu l'honorable député a dit que la question n'avait pas été posée; maintenant il dit qu'elle n'a pas été bien posée.

Mais cela ne porte pas à conséquence. Il n'y a pas eu d'intervalle pendant lequel la motion pouvait être proposée; l'Orateur suppléant se préparait à poser la question.

S'il y avait eu un intervalle de temps, il faudrait simplement l'attribuer à des interruptions, en violation directe et flagrante de la décision de l'Orateur suppléant, de la part d'honorables membres de la gauche s'appliquant à faire des motions qu'ils n'ont pas le droit de faire, et à empêcher la poursuite des délibérations. En ce qui concerne l'application raisonnable et régulière des règles, il ne serait pas causé d'intervalle dans les délibérations, même si ces honorables membres avaient, grâce à ces irrégularités et à ces transgressions des règles, empêché l'Orateur suppléant de se faire entendre et de poser la question. Par conséquent, on ne pouvait présenter cette motion comme motion de fond, car il n'existait pas d'intervalle dans lequel on pouvait la présenter. Puisqu'il en était ainsi, il incombait à l'Orateur suppléant de continuer et de faire décider la question, malgré les difficultés qui l'affrontaient. Il me semble donc impossi-

ble d'affirmer que l'Orateur suppléant transgressait les règles de la Chambre. Il n'aurait pu d'aucune autre manière faire observer la règle, et il aurait enfreint la règle, s'il s'était arrêté pour prêter l'oreille aux honorables messieurs de l'autre côté, qui cherchaient à présenter des propositions tendant, soit à soulever un débat, soit à présenter un amendement ou une motion sous forme d'amendement. En effet, la règle lui dictait qu'il fallait décider la question sans débat et sans amendement.

M. BELAND: L'honorable ministre jugerait-il que le premier ministre était admis à présenter sa motion, étant donné qu'il avait déjà parlé une fois?

M. DOHERTY: De deux choses l'une est vraie. Ou bien la délibération des articles mentionnés dans l'avis de motion était terminée, lorsque le très honorable leader de la Chambre a présenté sa motion, ou bien elle ne l'était pas. Si elle n'était terminée, alors, pour la raison invoquée à l'appui du droit du député de Cap-Breton-sud de présenter cette motion, le très honorable premier ministre avait le droit de faire sa motion.

M. BELAND: Je rappellerai au ministre que l'honorable député de Cap-Breton-sud parlait sur une proposition tendant à ajouter un nouvel article au projet de loi, mais qu'il n'en a pas été ainsi à l'égard du premier ministre.

M. DOHERTY: Considérez l'autre alternative: si la délibération des articles n'était pas terminée, en ce cas, l'honorable député de Cap-Breton-sud n'avait pas le droit de présenter une motion, car il n'y a pas à se méprendre au sujet de la prescription de la règle que non seulement la délibération de tous les articles eux-mêmes doit être terminée, mais....

... qu'il faut immédiatement décider toutes les questions qui doivent être décidées dans le but de terminer ce débat ou cette délibération.

Si, d'un autre côté—et je crois que c'est l'argument des honorables membres de la gauche—l'adoption des articles a clos la délibération remise, alors, tout comme l'honorable député de Cap-Breton-sud était entièrement libre de présenter une motion, le très honorable leader de cette Chambre jouissait de cette liberté. Si la motion du très honorable premier ministre n'était pas une question qu'il est nécessaire de poser dans le but de clore la délibération de ces articles, c'était donc une nouvelle motion. Tant que la délibération n'était pas terminée, lors de l'adoption des articles, l'honorable député de Cap-Breton-sud ne pouvait s'adresser à cette Chambre. S'il pouvait s'adresser à cette Chambre, ou s'il avait droit de présenter sa motion, le très honorable chef du Gouvernement avait le même droit de présenter la sienne, laquelle, d'après l'interprétation des règles, était une nouvelle motion.

Si je ne me trompe, l'honorable député de Saint-Jean a affirmé que le président avait réellement présenté sa motion. Je mentionne seulement le fait pour indiquer combien l'honorable député était "a quia" pour trouver un argument, lorsqu'il lui a fallu s'appliquer à étayer d'un argument la méprise faite et que le président a immédiatement redressée en déclarant: La motion porte que je quitte maintenant le fauteuil et que je rapporte le bill. L'honorable député de Saint-Jean, d'ordinaire si fertile en ressources, et si habile à trouver un argument là où un autre homme resterait "a quia"—voyez l'argument auquel il a dû avoir recours dans ce cas particulier. L'Orateur suppléant a eu un "lapsus linguæ"...

M. PUGSLEY: Il m'a entendu et aperçu.

M. DOHERTY: Il n'a pas mentionné l'honorable député de Saint-Jean, mais il s'est servi de l'expression "quitter le fauteuil" au lieu de l'expression "rapporter le bill'. La motion tendait à ce qu'il quittât le fauteuil et rapportât le projet de loi —que le comité levât la séance et rapportât le bill. Toutefois, je laisse à l'appréciation des honorables membres de cette Chambre ce solide argument, sur lequel l'honorable membre appuie à tel point qu'il nous fait simplement comprendre davantage combien il croit que sans cet argument il ne pourrrait rien prouver.

L'honorable député de Pictou m'a interrompu pour affirmer qu'il accusait de propos délibéré, de mauvaise foi. Je n'occuperai pas le temps de la Chambre à discuter cette accusation.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a-t-il entendu mon affirmation ce matin.

M. DOHERTY: Je n'ai pas eu ce plaisir.

M. MACDONALD: Alors mon honorable ami parle sans savoir.

M. DOHERTY: J'avais l'intention de parler seulement au sujet de l'assertion de l'honorable député de Pictou. Ce dernier à jugé à propos ce soir de m'interrompre pour la formuler

M. MACDONALD: Si vous aviez été ici ce matin, vous m'auriez entendu discuter ce sujet au long.

M. DOHERTY: Je ne me propose pas de riposter à l'argument que j'ai eu le malheur de ne pas entendre ce matin, mais, comme l'honorable membre a jugé à propos de m'interrompre dans le but de formuler cette affirmation, je désire faire observer qu'il ne dépend pas de l'argument présenté ce matin par l'honorable membre que son

affirmation soit exacte ou non. C'est une affirmation de fait, et nous avons tous vu et entendu de nos sièges ce qui s'est passé. Pour ma part, si j'étais à la place de l'Orateur suppléant de cette Chambre, je serais parfaitement prêt, en ce qui concerne l'imputation de mauvaise foi, à appuyer ma cause sur les événements, tels que les ont vus et entendus tous les honorables membres siégeant dans cette Chambre. Si j'étais à la place de l'Orateur suppléant, je consentirais à trouver ma compensation de ce que l'honorable député de Pictou peut croire dans le fait de ma délicatesse de conscience, appuyé par l'opinion de la grande majorité des témoins des faits, qu'une imputation de cette nature est absolument dénuée de fondement. L'honorable député de Saint-Jean n'est pas accoutumé à écarter des points qui peuvent être nuisibles pour des adversaires, lorsqu'il a des arguments à leur appui, et il a cependant abandonné cette imputation. Je ne puis qu'exprimer mon regret, en présence de ce que l'honorable membre a jugé à propos d'affirmer dans cette Chambre, que l'honorable député de Pictou ait jugé nécessaire de formuler cette affirmation.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Québec-est) : Je crois que tous les membres de cette Chambre, présents ce matin, soit de l'un soit de l'autre parti, conviendront que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), en vous confiant la motion actuellement soumise à la Chambre, a présenté ses vues, à mon avis, d'une manière juste et modérée. J'ai le regret de dire que la réponse qu'on lui a faite n'a pas été, à mon sens, juste et modérée. Ceci est d'autant plus regrettable que c'est mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) qui a répondu. Je rendrai justice à l'honorable député de Portage-la-Prairie et dirai qu'il est un très fort logicien et un puissant dialecticien, que ses discours abondent toujours en arguments et qu'ils sont exempts d'invectives. Toutefois, à cette occasion, nous avons été témoins de tout le contraire. Son discours était rempli d'invectives et dépourvu d'arguments. Mais mon honorable ami est avocat, et il s'est rappelé le vieil adage de la profession: Si votre cause est mauvaise, injuriez l'avocat du demandeur. Mon honorable ami, dans les premières phrases de son discours—j'espère qu'il ne se formalisera pas de mes paroles—m'a rappelé un des personnages bien connus dans un des ouvrages de Charles Dickens, l'"Artful Dodger", qui a vidé une poche à un étalage de bouquiniste, et qui, pour ne pas être découvert, s'est mis à clamer: "Arrêtez le voleur", détournant ainsi de lui les soupçons et les faisant planer sur un pauvre malheureux, Oliver Twist, spectateur innocent.

De prime abord, mon honorable ami a déclaré que, si quelqu'un méritait la censure, ce n'était pas l'Orateur suppléant, mais l'honorable député de Pictou lui-même et ses collègues de ce côté (la gauche). En affirmant cela mon honorable ami suivait les brisées de l'"Artful Dodger", en essayant d'imputer la culpabilité à ce côté de la Chambre. Nous devrions, je crois, discuter cette question d'une manière modérée, de façon à en venir à une conclusion au sujet des droits des membres des deux côtés de la Chambre. La motion que nous avons à délibérer est conçue dans les termes suivants:

Déclare que l'acte de M. Blondin, l'Orateur suppléant, agissant à titre de président du comité général, alors que le comité était à délibérer sur le bill n° 21 intitulé: "Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire", en refusant à M. Carroll, le député de Cap-Breton-sud, l'autorisation d'ajouter un article audit bill, et en déclinant de proposer la motion faite par M. Pugsley, le député de la ville de Saint-Jean, invitant M. le président à quitter le fauteuil, est une violation des règles de la Chambre et constitue une infraction aux privilèges de cette Chambre.

Que cette motion soit bien fondée ou non, je puis attirer sur les faits l'attention des membres présents vendredi dernier, je crois, et, si leur mémoire fait défaut, ils pourront la rafraîchir en consultant les Débats. Lors de la réunion de la Chambre, vendredi dernier, nous avons presque immédiatement repris le bill n° 21, mentionné dans cette motion, à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire.

Immédiatement après la reprise en comité de l'étude du projet de loi, mon très honorable ami le leader du Gouvernement, a présenté la motion dont il avait donné avis la veille, et conçue en ces termes:

Que la suite de la discussion sur les articles 2, 3, 4, 5 et sur le projet d'article n° 6, du présent projet de loi, constitue la première affaire du comité et ne soit plus renvoyée.

Peu de temps après que la motion eut été adoptée et fut, par conséquent, devenue la règle actuelle de la Chambre, l'honorable député de Cap-Breton-sud a présenté la motion suivante:

Que ce qui suit soit ajouté au projet de loi à titre d'article 7:

Chaque fois que la chose sera praticable, dans la construction des navires prévue par la présente loi, les entrepreneurs ou constructeurs sont obligés d'accepter l'acier et les autres matériaux de production canadienne aux prix courant en Canada.

On a objecté que cette motion ne pouvait être alors présentée, après l'adoption de la motion par la Chambre. L'objection était bien fondée, on ne pouvait considérer la motion comme un article à ajouter au bill, car la Chambre venait de décider que le comité devait d'abord délibérer sur les articles 2, 3, 4, 5 et 6 et que, naturellement, tant qu'on n'aurait pas terminé la

délibération de ces articles, il ne pouvait être présenté de nouvel amendement, ni être ajouté d'autre article au bill. Ce point a alors été débattu, et le président—j'attire ici l'attention de la Chambre, en présence surtout du blâme infligé à M. le président dans cette motion—s'adressant à l'honorable député de Cap-Breton-sud, s'est ainsi exprimé:

Je crois qu'il serait plus à propos si l'honorable député différait sa motion jusqu'à ce que nous ayons terminé la délibération de l'article 6. Il a été apporté un amendement et un sous-amendement à l'article 3.

Si cela signifiait quelque chose, cela signifiait que l'honorable député de Cap-Breton ne pouvait naturellement proposer son article avant qu'on eut terminé la délibération de l'article 6, et qu'il lui serait alors loisible de proposer l'article 7, dont il avait donné avis. Etant donné le débat survenu ce matin, il est à propos que j'appelle l'attention de la Chambre sur l'opinion alors exprimée par l'honorable député de Portage-la-Prairie:

M. MEIGHEN: Il serait plus conforme aux règlements si notre collègue proposait sa motion par voie d'amendement aussitôt qu'on aura réglé le sort des deux sous-amendements apportés à l'article 2. Il pourra en faire autant à l'égard des autres articles.

J'ai l'honneur de différer d'opinion avec l'honorable député de Portage-la-Prairie. Mon honorable ami de Cap-Breton pourrait avoir présenté sa motion à chacun des articles du bill, si elle se rattachait à cet article.

M. MEIGHEN: L'honorable membre a lu mes remarques d'une manière quelque peu inexacte. J'ai dit "autres articles".

Sir WILFRID LAURIER: "Et il pourrait en faire autant à l'égard des autres articles"—je ne vois pas le point. S'il pouvait le faire à l'égard de l'un, il pouvait le faire à l'égard de tous.

M. MEIGHEN: Cela veut dire qu'aussitôt que le président eut suggéré sa proposition après que la délibération de l'article 6 eut été terminé, M. Carroll a lui-même fait observer qu'il désirait présenter la motion après l'article 3. Il a été formulé d'autres observations, et j'ai fait remarquer qu'il pourrait être proposé à l'article 2 après qu'on aurait réglé le sort de l'amendement. J'ai ajouté qu'on pourrait proposer la motion comme amendement à l'article 3, lorsqu'on aurait statué sur l'amendement.

Sir WILFRID LAURIER: Si mon honorable ami de Cap-Breton avait désiré faire de sa motion un amendement, il aurait pu la présenter à l'article 2, 3, 4, 5 ou 6, si sa motion s'était rattachée à un de ces articles. Toutefois, le point consiste en ce que l'honorable député de Cap-Breton n'a pas jugé à propos de proposer un amendement; il avait donné avis d'un nouvel article, qui serait l'article 7, et il y avait une bonne raison pour cela. J'ai le bill sous les yeux. Je doute que la motion que mon honorable ami de Cap-Breton avait l'intention de faire se serait rattachée à un article. L'article 2 est ainsi conçu:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Je ferai observer à l'honorable député de Portage-la-Prairie que la motion que l'honorable député désirait présenter n'aurait pas été un amendement se rattachant à cet article. Elle ne se serait pas non plus rattachée à l'article dont voici les termes:

Lesdits navires, une fois construits et équipés, seront mis par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire.

Elle ne serait pas non plus rattachée à l'article 5 conçu dans les termes suivants:

La dite somme sera versée et utilisée, et les dits navires seront construits et mis à la disposition de Sa Majesté, en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le Gouvernement de Sa Majesté.

Elle ne se rattacherait pas non plus à l'article 6, que j'ai sous les yeux, mais lequel, si je me rappelle bien, prévoyait simplement un compte rendu de la dépense. L'amendement aurait pu se rattacher à l'article 3, je n'ai pas dit le contraire. L'article 3 est ainsi conçu:

Ladite somme sera utilisée sous les ordres du Gouverneur en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de bâtiments de guerre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

Mais si mon honorable ami, le député de Cap-Breton, n'a pas voulu en faire un amendement, mais un article distinct, qui pourrait s'y opposer? Cela n'aurait-il pas été la substance d'un article indépendant et s'il a jugé préférable de présenter sa motion comme article substantiel, plutôt que comme amendement à un autre article, il était dans ses droits. Le point est que mon honorable ami, ayant voulu faire de sa motion un article distinct par lui-même, ne pouvait la présenter avant qu'on eût terminé la délibération des articles compris entre 2 et 5. Il me semble qu'il ne peut y avoir de doute à ce sujet. La motion de mon honorable ami n'aurait pu être faite en attendant le débat sur ces articles. La question surgit ensuite, la motion pourrait-elle avoir été présentée après qu'on aurait statué sur les autres articles? Je ferai ici observer qu'il n'y a pas de doute qu'elle

aurait pu l'être. La seule question en litige était de savoir si elle aurait pu être présentée après deux heures du matin. L'honorable député de Calgary a exprimé son opinion qu'il ne pourrait être présenté de nouvel article, mais je suis certain que le premier ministre et le député de Portage-la-Prairie admettront que, si nous avions terminé la délibération des articles 2 à 6 avant deux heures du matin, il n'aurait pu être soulevé d'objection dans le but d'empêcher mon honorable ami de présenter sa motion à titre d'article 7. La seule question est de savoir si oui ou non mon honorable ami aurait pu présenter sa motion après deux heures du matin. Il était deux heures du matin lorsque nous avons terminé la délibération des articles 2 à 6. Mon honorable ami a alors essayé de présenter sa motion, et la question a été soulevée; pouvait-il l'avoir présenté après deux heures du matin? Je dois dire, en toute justice, que le premier ministre a émis un doute. En fait, il a affirmé que la motion ne pouvait être présentée après deux heures du matin. Il s'est exprimé comme suit:

Je pourrais dire à mon honorable ami qu'il lui serait loisible de proposer son amendement à l'article 2 avant deux heures, mais je ne crois pas qu'il pourrait le faire après, et il pourrait le faire à la troisième lecture, s'il le désirait.

L'honorable député de Portage-la-Prairie m'a fait l'honneur de citer mes paroles et d'énoncer que j'avais approuvé cet avis du premier ministre. Il est vrai que j'ai pris la parole immédiatement après que le premier ministre eût proféré les observations que je viens de citer.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là l'embarras. Il ne peut le faire après deux heures, mais il ne peut le faire avant qu'on ait terminé la délibération de l'article. Si elle n'est pas terminée avant deux heures, il lui est absolument interdit de parler. Vous pouvez agir à votre bon plaisir jusqu'à deux heures, mais, à deux heures, la hache tombe.

Si mon honorable ami croit que j'ai prononcé ces paroles en approbation de celles du premier ministre, je regrette de dire que ma faculté d'expression n'est pas à la hauteur de ma pensée. J'ai énoncé que, en conformité des règles modifiées, mon honorable ami pourrait présenter sa motion après deux heures, mais que, conformément à l'interprétation des règles par le premier ministre, la volonté du premier ministre, il ne pourrait le faire après. Mon honorable ami trouvera à la page 9811 un petit dialogue intervenu entre le premier ministre et moi-même, et dans lequel j'ai exprimé mes pensées.

M. BORDEN: Mon très honorable ami a déclaré en réponse à cette assertion: Alors, tout sera clos à deux heures?

Sir WILFRID LAURIER: Non pas conformément à la règle, mais conformément à la volonté de mon honorable ami.

M. BORDEN: Conformément à la règle. Je m'étais levé, à la fin du dernier vote, pour proposer le rapport du bill, et j'avais parfaitement le droit de me lever et de faire cette motion.

Il est si évident que je n'avais pas l'intention d'affirmer mon approbation de l'interprétation de la règle par le premier ministre—que cette motion ne pouvait être présentée après deux heures—que j'ai exprimé l'opinion, lorsque mon honorable ami, le député de Cap-Breton-sud, a essayé de présenter sa motion, qu'il avait le droit de faire cette motion. Nous avons alors eu un long débat à ce sujet. Mais le président n'a pas décidé la question de règlement que j'ai soulevée. Elle n'a pas encore été décidée, mais, à mon sens, j'ai présenté à ce sujet le meilleur argument que j'ai pu. De toutes manières, je crois avoir prouvé en faveur de la proposition que, après la fin de la délibération des articles 2, 3, 4, 5 et 6, mon honorable ami, le député de Cap-Breton-sud, avait parfaitement le droit de proposer un autre article au projet de loi. La question de règlement a été l'objet d'un débat assez long, mais le président a soudainement interrompu les délibérations pour décider une autre motion, c'est-à-dire, un autre point du règlement. Il a été décidé qu'il ne pouvait recevoir la motion de mon honorable ami de Cap-Breton-sud, parce qu'il s'était levé après le premier ministre. On trouvera à la page 9819 (v. a.) des Débats la décision du président, énoncée dans les termes suivants:

Le PRESIDENT: J'allais expliquer clairement au comité le point où en était le question. Avant de permettre la continuation de ce débat, le président doit au préalable résoudre une question sous sa responsabilité, celle de savoir qui a la parole. On a dit que l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) avait la parole, mais c'est au président de décider. Je dois dire que j'ai d'abord aperçu le premier ministre.

Il est très possible que le président ait d'abord aperçu le premier ministre, mais, en présence du procès-verbal, je maintiens que si le président a d'abord aperçu le premier ministre, il a accordé la parole, non au premier ministre, mais à l'honorable député de Cap-Breton-sud. La chose est consignée aux pages des Débats". A la page 9809, après l'adoption de l'article 6, nous constatons que le premier ministre s'est levé et s'est exprimé comme suit:

M. BORDEN: Monsieur le président, je propose qu'il soit fait rapport du bill ainsi modifié.

M. CARROLL: J'ai donné à entendre cet après-midi que je proposerais l'insertion d'un nouvel article au projet de loi.

Je prétends qu'à ce moment-là le président a donné la parole non pas au premier ministre, mais à l'honorable député de Cap-Breton-sud. Comment le prouverai-je? je

le prouve par le fait qu'à ce moment alors que l'honorable député de Cap-Breton-sud avait la parole, mon honorable ami de Portage-la-Prairie souleva une question de règlement:

M. le PRESIDENT: Que l'honorable député expose son point. Il est toujours perimts de soulever la question de règlement.

M. MEIGHEN: Le premier ministre ayant proposé que rapport soit fait du bill, je prétends qu'on ne saurait plus déposer d'amendement.

La question de règlement soulevée par l'honorable député de Portage-la-Prairie, au moment où le premier ministre venait de proposer de faire rapport, tendait à nier au député de Cap-Breton-sud le droit de déposer un amendement. Par conséquent, j'en conclus que bien qu'il se puisse que le président ait vu le premier ministre en premier lieu, il avait fait une promesse à l'honorable député de Cap-Breton-sud, et ayant fait cette promesse il ne pouvait plus ensuite lui retirer la parole. Pour quelle raison le président a-t-il donné la parole non pas au premier ministre mais à l'honorable député de Cap-Breton-sud?

M. MEIGHEN: Est-ce que mon très honorable ami prétend que parce qu'un député a prononcé quelques mots, le président lui a donné la parole?

Sir WILFRID LAURIER: Oui, lorsque cet honorable député qui a prononcé quelques mots, et qui est interrompu par l'honorable député de Portage-la-Prairie, a la parole. S'il n'avait pas eu la parole mon honorable ami de Portage-la-Prairie n'aurait pas fait valoir contre lui la question de proposer son amendement. On ne peut pas comprendre pourquoi le président a vu l'honorable député de Cap-Breton-sud d'abord et non le premier ministre. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie a dit ce matin une chose que je suis disposé à admettre. Il a dit que le premier homme qui avait le droit d'être entendu était le très honorable chef du Gouvernement. Je n'ai rien à dire à cela. Il a continué en disant que le suivant à être entendu était le très honorable chef de l'opposition. J'admets cela aussi, mais ensuite mon honorable ami de Portage-la-Prairie a pensé qu'il pourrait y avoir des raisons, qu'il pourrait y avoir des circonstances dans lesquelles la parole ne pourrait pas être donnée au chef de l'opposition, mais à un autre honorable député! Et il peut y avoir des circonstances, je crois que j'emploie exactement les paroles de mon honorable ami, il peut y avoir des circonstances dans lesquelles la parole peut être enlevée au chef de l'opposition.

De fait, cela est déjà arrivé ici au cours de cette session. N'en parlons plus. Je demande ceci à mon honorable ami de Portage-la-Prairie, s'il y a des circonstances dans lesquelles la parole peut être enlevée au chef de l'opposition; n'y a-t-il pas des circonstances dans lesquelles la parole peut être enlevée au premier ministre?

M. MEIGHEN: J'ai signalé clairement que la responsabilité serait prise par la Chambre, et non par M. l'Orateur ou M. le président.

Sir WILFRID LAURIER: Mais avant que la Chambre décide, l'Orateur ou le président doit décider. Mon honorable ami dit avec raison aujourd'hui que l'Orateur ou le président est l'arbitre; c'est à lui de décider. Il peut donner la parole à celui qu'il voit le premier. Il devrait voir d'abord le premier ministre et ensuite le chef de l'opposition, et s'il y a des circonstances où la parole peut leur être enlevée à l'un ou à l'autre, cela peut être décidé. Pour quelle raison, dans la présente circonstance, la parole a-t-elle été retirée au premier ministre et donnée à l'honorable député de Cap-Breton-sud? Il y a eu beaucoup de dispositions et de discussion spéciale dans cette Chambre, mais il y a certaines règles qui s'imposent à tout homme doué d'intelligence et d'impartialité, et qui sont comprises même par ceux qui ne connaissent pas intimement toutes les règles. Voici le cas. Presque au début de la séance, lorsque mon honorable ami de Cap-Breton-sud eut proposé son amendement, le président lui a dit ceci:

> Je ne peux pas vous entendre maintenant; je crois qu'il vaudrait mieux que l'honorable député remette sa motion jusqu'à ce que nous ayons statué sur l'article 6.

Il s'en est souvenu. Lorsque l'article 6 eût été réglé, l'honorable député de Cap-Breton-sud se leva, le premier ministre ensuite, et le président accorda la parole à l'honorable député de Cap-Breton-sud. Pourquoi? Parce qu'il avait donné sa parole à l'honorable député de Cap-Breton-sud qu'il l'entendrait.

C'est la raison pour laquelle, je suppose, il a désigné le député de Cap-Breton-sud et non pas le premier ministre. Eh bien, monsieur l'Orateur, je soumets, en toute franchise, que c'est ici une assemblée dans laquelle la parole d'un membre devrait être tenue. Lorsque le président avait dit au député de Cap-Breton-sud: "Je vous entendrai lorsque nous aurons statué sur l'article 6," il aurait bien pu dire au premier ministre: Il est bien vrai que vous avez le droit d'être entendu le premier dans cette Chambre, mais j'ai dit à l'honorable député de Cap-Breton-sud, au commencement de la séance, que je l'écouterais, et je lui donne la parole. Voilà le point; mais le président du comité après avoir accordé la parole à l'honorable député de Cap-Breton-sud, l'a donnée au premier ministre. Mon honorable ami le ministre de la Justice ne savait pas comment il se faisait que le président eût violé les privilèges

de la Chambre. Voici un cas. Après avoir promis à l'honorable député de Cap-Breton-sud qu'il lui donnerait une occasion d'être entendu, lorsque se produisit l'occasion de tenir sa promesse et d'entendre l'honorable député de Cap-Breton-sud, il n'a pas voulu l'entendre, mais il a dit, au contraire, qu'il entendrait le premier ministre d'abord. Je peux passer par-dessus tous ces termes techniques; j'en appellerai à l'esprit de justice de tout membre de cette Chambre, et leur demanderai pourquoi la parole n'a pas été donnée à l'honorable député de Cap-Breton, pour lui permettre de faire sa motion? Il a été dit que le premier ministre aurait pu parler après deux heures; et je ne le nie pas. Mais si le premier ministre eût pu parler après deux heures, tout autre député de la Chambre eût pu faire la même chose. Et si nul membre de cette Chambre ne peut parler après deux heures, alors le premier ministre n'a pas le droit de prendre la parole à ce moment-là. Le premier ministre, après tout, n'est rien autre qu'un membre de cette Chambre, quant à ce qui concerne l'observance des règles, et il n'a pas plus de privilège sur le parquet de cette Chambre que le plus humble député de l'un ou l'autre côté.

Les honorables députés de la droite disent que l'honorable député de Cap-Breton-sud n'avait pas le droit de faire sa motion.

Pour les besoins de la discussion admettons cela, mais, à tout événement, l'honorable député de Cap-Breton-sud pensait qu'il avait le droit de faire sa motion, et le devoir du président était de lui faire remarquer que le règlement s'y opposait, et qu'il ne pouvait pas parler parce que c'était après deux heures. Mais le président n'a pas fait cela, et pour cette raison seule la Chambre peut lui infliger un blâme.

Je passe maintenant à l'acte du président refusant d'accueillir la motion du député de Saint-Jean. Il y a eu beaucoup de discussion spéciale sur ce point de la part du ministre de la Justice, mais la question est bien simple, et toute l'ingéniosité du ministre de la Justice ne convaincra personne que la claire langue anglaise ne peut être comprise même par le plus humble membre de cette Chambre. Le ministre de la Justice a fait une longue dissertation sur ce que signifiait la motion invitant le président à quitter le fauteuil. Voici la lettre même de la loi, et j'en appelle à mon honorable ami (M. Meighen) qui comprend ces choses, si elle n'est pas ainsi:

Règle 15. Une motion invitant M. le président à quitter la fauteuil est toujours recevable.

Ce n'est pas une motion d'amendement; c'est une motion à l'effet d'interrompre les procédures de la Chambre. Aujourd'hui même le premier ministre a dit que si cette motion avait été adoptée, elle aurait tué le projet de loi, et c'est vrai; et le bill aurait disparu du Feuilleton pour le moment. Mais depuis quand est-il refusé à l'opposition de tuer un bill? Comment, mais c'est le but même de la motion. Il est permis à une opposition de combattre une mesure avec toutes les armes dont elle dispose, et l'une des armes mises à sa disposition par les règles de la Chambre est précisément cette même motion dont on s'est servi si souvent pour cela.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Le très honorable membre prétend-il que si la motion invitant le président à quitter le fauteuil est toujours recevable, elle est réellement réglementaire, lorsque le président la met aux voix?

Sir WILFRID LAURIER: C'est un autre point, et la question même que pose le ministre de l'Agriculture est une admission que je l'ai convaincu que mon honorable ami (M. Pugsley) avait le droit de faire cette motion.

Examinons les circonstances dans lesquelles l'honorable député de Saint-Jean a fait sa motion. Mes honorables amis de Portage-la-Prairie et de Grey-nord avaient tous deux prétendus que la motion avait été faite trop tard, et qu'elle avait été faite après que le président eût réellement appelé les députés à voter. S'il en eût été ainsi, cela eût été grandement en faveur de la prétention des honorables députés de la droite, mais examinons ce qui a réellement eu lieu. Ceux de nous qui étions ici samedi matin se rappellerons qu'il y a eu un peu de confusion dans la Chambre, et les procédures ne furent pas aussi claires qu'elles le sont en ce moment. Nous pouvons discuter l'affaire avec beaucoup plus de sang-froid que samedi matin et nous pouvons comprendre les choses comme elles se sont réellement passées. Si le président a été un peu perplexe, c'est facile à comprendre, mais quelque perplexe qu'il ait pu être il n'avait pas le pouvoir d'ignorer les droits d'un membre de cette Chambre. Pour comprendre ce qui a eu lieu, il ne suffit pas de citer simplement une courte partie des délibérations, comme l'a fait mon honorable ami de Portage-la-Prairie; il faut tout prendre. Je commencerai au bas de la page 10118 (version française) des "Débats" et je lis:

M. le PRESIDENT: Je décide que la question de règlement n'est pas admise et qu'on ne peut pas proposer un amendement en ce moment.

Quelques VOIX: C'est une honte!

M. BELAND: Je désire vous poser une question, monsieur le président. En vertu de quel article du règlement peut-on proposer que vous fassiez rapport du bill? Je vous ai toujours entendu demander au comité: "Dois-je faire rapport du bill? "Ce qui veut dire: Quelqu'un a-t-il une autre motion à présenter? Vous n'avez pas posé cette question ce soir, et

si vous l'aviez posée, le député de Cap-Breton-sud aurait pris la parole et proposé sa motion, et vous l'auriez acceptée.

M. le PRESIDENT: Régulièrement quelqu'un doit proposer que le comité lève sa séance; mais, d'ordinaire, le président suppose que la motion a été proposée et il quitte le fauteuil sans attendre que quelqu'un la propose.

M. BELAND: En toute déférence. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. BELAND: Ecoutez-moi un instant. Il y a un autre article, l'article 56, qui dit:

"Tous les amendements faits en comité sont rapportés par le président à la Chambre qui les reçoit immédiatement".

Cela signifie que le président rapporte à la Chambre le bill avec les amendements sans aucune motion.

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix la motion demandant que le bill soit rapporté.

Quelques VOIX: C'est honteux!

Le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

M. PUGSLEY: Je propose que vous quittiez le fauteuil.

M. BELAND: De grâce, permettez-moi de développer ma question de règlement.

M. le PRESIDENT: Le comité est saisi de la motion demandant que je fasse rapport du bill. Je prie ceux qui sont en faveur de cette motion de se lever.

Quelques VOIX: Non, nous ne nous lèverons pas?

D'autres VOIX: Honte!

Le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien dire "oui".

Plusieurs VOIX: Oui!

D'autres VOIX: Non!

M. le PRESIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

Voilà tout ce qui a eu lieu. Mon honorable ami de Beauce (M. Béland) s'est levé pour soulever une autre question de règlement et le président, sans la décider, a dit:

Je mets aux voix la motion demandant que le bill soit rapporté.

M. MEIGHEN: Je soumets au très honorable membre que ce point a été réglé par le président dans la citation qu'il a lue, lorsque le président a dit:

Régulièrement, quelqu'un doit proposer que le comité lève la séance; mais d'ordinaire, le président suppose que la motion a été proposée et il quitte le fauteuil sans attendre que quelqu'un la propose.

M. CURRIE: Mon très honorable ami sait que l'ancienne règle dit que le président n'a pas besoin d'une motion que le comité lève la séance.

M. BELAND: La question que je désirais soulever alors était que le premier ministre n'avait aucun droit de proposer de rapporter le bill, parce qu'il avait déjà parlé.

Sir WILFRID LAURIER: Je remercie mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie) de venir m'appuyer. J'ai toujours pensé qu'il était un esprit juste. Il a bien répondu à mon honorable ami de Portage-la-Prairie, que le président, sans décider le point soulevé, avait demandé aux membres de se lever. Le président a été trop impatient. Il aurait dû demander le vote.

Lorsque mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) a vu la tournure que prenaient les choses, il a proposé que le président quitte le fauteuil. Le président ne tînt aucun compte du point soulevé par mon honorable ami de Beauce et de la motion de mon honorable ami de Saint-Jean et il fit simplement rapport du bill à l'Orateur. Il n'est pas étonnant qu'après cela on ait dit que le rapport était faux. Qui a entendu poser cette question par le président ce samedi matin? Personne ne l'a entendu. Est-ce ainsi que les règles doivent être observées? Bien que mes honorables amis de la droite soient en majorité aujourd'hui, ils ne seront pas toujours en majorité. Ils supposent qu'ils seront au pouvoir pendant longtemps et je ne discuterai pas cela maintenant.

M. HENDERSON: Un bon bout de temps.

Sir WILFRID LAURIER: Que ce soit jamais si longtemps; il viendra un temps où les honorables membres de la droite passeront à gauche et les précédents qu'ils établissent aujourd'hui serviront contre eux aussi sûrement que le soleil se lèvera demain. De notre côté de la Chambre nous ne demandons qu'une juste application des règles.

Ceci me ramène à une déclaration faite par mon très honorable ami le premier ministre maintes et maintes fois dans ces derniers jours, à savoir que mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carvell) avait eu plusieurs occasions de présenter sa motion.

Ce n'est pas là le point. La question est simplement de savoir s'il avait ou non le droit de faire sa motion. Nous ne voulons rien, excepté la courtoisie qui s'échange ordinairement entre les deux côtés de la Chambre; mais les députés qui ont souci de leurs privilèges n'accepteront pas de faveur, s'ils n'ont pas le droit pour eux.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, jusqu'à ce que j'eus entendu l'honorable député de Portage-la-Prairie m'accuser ce matin de n'avoir pas agi de bonne foi en faisant la motion qui a donné naissance à la présente résolution. Il a voulu faire sentir à la Chambre, par ses paroles du moins, qu'en m'efforçant d'attirer l'attention de la Chambre sur ce nouvel article, j'avais un grief à exposer. Il y a chez l'honorable député de Portage-la-Prairie certains traits caractéristiques que nous admiration de ce côté de la Chambre (la gauche), mais lorsqu'il entreprend de faire la leçon aux députés de ce côté, même s'ils sont jeunes et humbles, il ne lui appartient pas de leur dire quand et comment ils doi-

vent proposer des résolutions ou agir autrement. Je crois, et je vais le prouver, que j'ai saisi l'occasion la plus opportune que je pouvais pour proposer ma motion.

J'ai surveillé la marche du débat sur la question navale; aucun député, peut-être, n'est plus opposé à l'adoption de ce bill que je le suis personnellement, à cause du fait que je dois ma présence ici à l'appui que j'ai donné à la politique du Gouvernement libéral au sujet de la construction des navires au Canada.

Je croyais que la vigoureuse opposition faite à ce bill par les honorables députés de ce côté (la gauche) convaincrait l'honorable premier ministre et le Gouvernement que cette opposition n'existait pas seulement dans cette Chambre, mais aussi par tout le pays et que le bill serait retiré. Ma première idée était que ces vaisseaux seraient construits au Canada. Jusqu'au moment où le très honorable premier ministre a manifesté son intention d'imposer l'adoption de ce bill au Parlement au moyen de la clôture et de la mise en vigueur du nouveau règlement adopté durant cette session, j'ai caressé l'espoir que le Gouvernement en viendrait à la conclusion que cette mesure était très impopulaire et qu'il la retirerait. Je prends pour acquis qu'il n'est pas indispensable pour moi comme pour tout autre honorable député de cette Chambre de donner les raisons qui peuvent l'engager à proposer une mesure à une phase spéciale des procédures, pourvu que lorsqu'il le fait il procède d'une manière régulière. Voilà pourquoi je repousse la leçon de l'honorable député de Portage-la-Prairie qui cherche et dit que je n'ai pas agi de bonne foi quand j'ai proposé mon amendement. Quels sont les faits? Le 8 mai le très honorable premier ministre a donné l'avis qui suit:

> J'ai l'honneur de donner avis qu'à la reprise de la discussion en comité général sur le bill, je proposerai que la suite de la discussion des articles 2, 3, 4, 5 et 6, soit la première affaire dont devra s'occuper le comité et qu'il n'y ait pas d'autre ajournement.

Avant cela, il avait proposé que la suite de la discussion de l'article 6 fût remise. Maintenant qu'y avait-il devant la Chambre le lendemain? Motion fut faite que vous quittiez le fauteuil et que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du bill n° 21. Je maintiens qu'il n'y avait aucune disposition en particulier en délibération quand le président a pris le fauteuil ce jour-là, et qu'il n'avait aucunement le droit de dire que l'article 2 était en discussion. Je me suis levé avant que le président proposât la motion. Je ne prétends pas connaître tout ce qui se rapporte aux règles de la Chambre. Je ne prétends pas en savoir la moitié autant que la moyenne des députés en cette Chambre; mais je crois encore que ma proposition était parfaitement régulière quand je me suis levé pour faire ma motion avant que le président ait mis l'article 2 en discussion, parce qu'il n'y avait rien dans la procédure de ce jour-là ou du jour précédent qui déclarait que l'article 2 du bill viendrait en délibération.

M. MEIGHEN: A la page 915 des Débats (v. a.), l'honorable membre a parfaitement reconnu l'irrégularité de sa motion. Il a dit:

> J'ai compris ce que vous avez expliqué et que vous aviez raison, j'ai alors cessé tout effort pour vous faire accueillir ma motion.

M. CARROLL: L'honorable membre a raison, mais comme d'habitude, il ne lit pas tout le dossier. Il s'agissait alors d'une tentative que j'ai faite avant de me lever pour déposer ma proposition après que le premier ministre eut fait sa motion et après l'expiration de mes vingt minutes de discussion. Je ne fais pas allusion à la première fois que j'ai pris la parole.

Qu'est-il arrivé à cette occasion? J'ai dit que je croyais ma motion régulière et que d'après la règle de la Chambre je pouvais faire ma motion quand le premier ministre m'a enlevé la parole l'autre jour. J'admets qu'une fois la motion du premier ministre faite, je ne pouvais, alors, présenter ma proposition. Et je l'ai admis sans hésitation. J'ai alors demandé au président, quand il a repoussé ma motion, si je ne pourrais pas la proposer après le vote sur l'article 2. C'est la prétention du premier ministre et de l'honorable député de Portage-la-Prairie, je comprends, que du moment que ma résolution aurait la forme d'un amendement, elle pouvait être présentée. Qu'a dit le président? J'avais dit:

> M. CARROLL: Si le président veut me permettre de faire cette motion après le vote sur cet article. . .

Il s'agit de l'article 2.

> . . . je serais très heureux d'attendre. . .

M. le PRESIDENT: Je ne vois aucune règle qui me le permette.

C'est-à-dire que, dans le temps, il ne voyait aucune règle qui lui permît d'admettre ma motion après qu'on aura réglé le sort de l'article 2. Qui donc l'honorable député doit-il prendre comme guide dans la procédure de cette Chambre? Sera-ce l'honorable député de Portage-la-Prairie qui s'est levé en même temps pour dire que j'avais le droit, le sort de l'article 2 une fois réglé, de proposer ma motion, ou devons-nous être guidé par l'Orateur suppléant de cette Chambre qui occupait alors le fauteuil qui m'a déclaré en propres termes que j'aurais ce droit, une fois qu'on aurait réglé le sort de l'article 6 et des autres. J'ai pris comme acquis que le président du comité avait alors la direction de cette Chambre, en ce qui concernait la procédure et c'est lui qui a inspiré ma réponse.

M. MEIGHEN: Si l'honorable membre veut me permettre, il n'a rien pris de tel pour acquis, parce que immédiatement après que j'eus dit qu'il pouvait présenter sa mo-

tion à la suite du vote sur l'article 2, il a dit:

Cela étant bien compris, je n'empiéterai plus sur le temps de la Chambre.

M. CARROLL: J'ai beaucoup d'estime pour l'honorable député de Portage-la-Prairie, mais j'espère que je ne blesserai pas ses sentiments en disant que je ne faisais pas alors allusion à ses remarques, mais à celles de l'Orateur suppléant.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député...

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. La parole est à l'honorable député de Cap-Breton-sud.

M. CARROLL: J'ai parlé très clairement et j'ai répondu à l'honorable membre avec autant de politesse que j'ai pu. Je n'ai aucunement fait allusion à ses remarques. Je repète que j'ai pris pour acquis que le président du comité devait être mon guide en cette circonstance. Le débat s'est continué. Je n'ai fait aucune autre tentative de présenter ma motion. Dans le fait, la discussion sur les articles 2, 3, 4 et 5 n'a pas été terminée avant deux heures du matin. Immédiatement après on a achevé la discussion de l'article 6.

Je me suis levé à ma place, et je désire déclarer ici, et personne ne le sait mieux que l'honorable député de Portage-la-Prairie, que lorsque je me suis levé et que le très honorable chef du Gouvernement s'est levé en même temps, l'Orateur suppléant n'a pas vu le premier ministre; il a promené ses regards et m'a désigné et l'honorable premier ministre a repris son siège. Je désire dire de plus qu'avant que l'honorable député de Portage-la-Prairie ait attiré l'attention de l'Orateur suppléant. cet honorable membre ne savait pas que l'honorable premier ministre était debout.

Maintenant, je désire être bien compris; j'ai cru, comme tout honorable député de cette Chambre a cru, dans mon opinion, que je devais avoir la liberté, une fois qu'on aurait fini l'étude de l'article 6, de faire la motion que j'étais prêt à proposer lorsque la Chambre s'est réunie à trois heures de l'après-midi.

Mon honorable ami de Grey-nord a dit: Qui le président aurait-il désigné le premier, car qui aurait-il probablement aperçu le premier? Je dis qu'en cette circonstance spéciale, il avait l'œil sur l'homme qui, en toute probabilité, devait proposer cette motion et à qui il avait donné à entendre qu'il avait parfaitement le droit de la proposer. Et je crois, comme je le dis en toute confiance, que l'Orateur suppléant m'a vu me lever à ma place et n'a pas remarqué le premier ministre. Et aucun honorable député le sait mieux que l'honorable député de Portage-la-Prairie.

Le compte rendu n'est pas très complet sur ce sujet. Je n'ai pas l'intention de critiquer le compte rendu qui ne contient pas toutes les remarques que j'ai faites lorsque je me suis levé. Je ne veux imputer aucun motif; je ne veux pas dire que la chose a été faite intentionnellement—je n'y vois pas de raison—mais je dis que je parlais depuis au moins une minute avant que l'honorable député de Portage-la-Prairie se fût levé pour parler. Et il était parfaitement entendu dans l'après-midi que j'aurais la parole. Je crois que l'Orateur suppléant m'a reconnu et a compris que je devais avoir la parole. Je crois que réellement qu'au lieu d'être proposée contre l'Orateur suppléant, cette résolution devrait être dirigée contre certains autres honorables membres qui l'ont induit en erreur.

Pour revenir à la motion qui a été proposée par l'honorable député de Saint-Jean, on prétend de l'autre côté de la Chambre que cette motion était irrégulière. Je puis dire que dans ce cas-là l'Orateur suppléant n'a pas pris le bon moyen. Dans la règle 44 de cette Chambre, il est dit:

Chaque fois que l'Orateur est d'opinion qu'une motion mise devant la Chambre est contraire aux règles et aux privilèges du parlement, il le fera savoir à la Chambre immédiatement, avant de soumettre la question et citera la règle ou l'autorité qui s'appliquent.

Que dit Bourinot à ce sujet?

Si une motion n'est pas régulière, l'Orateur attirera l'attention sur l'irrégularité et refusera de la mettre en discussion d'après la règle 32.

Voilà la règle 44. Pourquoi le président n'a-t-il pas suivi cette procédure. Les honorables membres de l'autre côté de la Chambre parlent de courtoisie.

Tout en prisant la courtoisie, nous, de ce côté de la Chambre (la gauche) tenons encore plus à l'exercice libre de nos droits, et ce n'était pas seulement le droit de l'Orateur suppléant, mais de son devoir, en cette occasion, d'informer l'honorable député de Saint-Jean de l'irrégularité de sa proposition, au lieu de passer outre, comme il l'a fait. Ou sa motion était régulière ou elle était irrégulière. Si elle était régulière le président aurait du la soumettre; si elle ne l'était pas, le président aurait procéder d'après la règle 44 et dire pourquoi cette motion n'était pas régulière. Je ne saisis pas exactement la distinction que l'honorable ministre de la Justice a essayé de faire entre la règle 39 et la règle 15 de cette Chambre. Je doute fort qu'il la connût lui-même quand il a terminé ses remarques. La règle 15 est telle que tout député peut facilement la comprendre, et pour moi le ministre de la Justice qui occupe une position si éminente dans ce pays ne devrait pas tarder à en saisir le sens. Il nous a dit, au cours de ses remarques que nous devrions lire les règles précisément telles qu'elles sont écrites, mais, par la suite, placé en face de la règle 15, il n'a plus été capable de la lire telle qu'elle est

et lui donner en même temps l'interprétation qu'il voulait lui donner. Voici la règle 15:

Une motion invitant M. le président à quitter le fauteuil, est toujours recevable et aura priorité sur toute autre motion.

Je ne crois pas qu'aucun honorable membre dans cette Chambre puisse rendre cette règle plus claire. Alors, le très honorable premier ministre n'était pas dans le droit quand il a fait cette motion. Assurément non, il ne l'était pas quand il a fait la motion et voilà précisément la raison de la motion de censure. Il aurait dû donner la parole à l'honorable député de Saint-Jean.

Un député n'est pas en possession de la parole tant qu'il n'a pas fait une motion et tant que cette motion n'est pas accueillie par le président. Il n'y avait, en conséquence, aucun moyen possible pour l'honorable député de Saint-Jean d'entrer en possession de la parole si ce n'est en proposant, comme il l'a fait, que le président quitte le fauteuil. Il est réellement difficile, à présent de savoir ce qui constitue "attirer l'attention" du président ou de l'Orateur. J'ai toujours compris, quand le président dans tout corps délibérant, se tourne et écoute un orateur pendant près d'une minute, que c'était passablement attirer l'attention du président. Mais ce n'est pas cela du tout. Il se présente toujours quelque difficulté dans cette Chambre quand il s'agit d'attirer l'attention du président ou de l'Orateur, surtout si plusieurs honorables membres désirent parler, mais il paraît que quand il s'agit pour un député de langue anglaise d'attirer l'attention d'un Orateur suppléant de la coalition nationaliste, la difficulté devient insurmontable.

Je désire déclarer que dans les remarques que j'ai faites sur cette question je ne me suis aucunement laissé guider par un esprit hostile, mais simplement par l'idée que les règles de cette Chambre devraient être interprétées d'une façon juste. Je dis cependant qu'il est ennuyeux et fatigant de voir des honorables membres qui occupent des positions de confiance dans cette Chambre ne pas donner aux règlements la juste interprétation du sens que la langue anglaise leur accorde.

M. MACDONALD: Je ne crois pas que j'aurais infligé à la Chambre d'autres remarques sur cette question, si l'honorable ministre de la Justice n'avait pas semblé si offusqué du fait que j'ai répété la déclaration que j'avais faite à une époque moins avancée de la journée, à l'effet que la résolution implique une accusation de mauvaise foi de la part de l'Orateur suppléant au sujet de sa conduite à la séance de vendredi dernier. L'attitude que prend mon honorable ami le ministre de la Justice, chaque fois qu'un député de cette Chambre se risque à dire quelque chose sur le compte de quiconque appartient à son troupeau particulier, est en train de devenir un des traits les plus amusants de la session; et c'est un rôle que l'honorable ministre remplit avec une très grande habileté. Si quelque membre de celle-ci, au cours d'un débat, essaie de dire quelque chose, même de moins suggestif que les circonstances actuelles le permettent, le ministre de la Justice s'élance toujours sur la brèche, fond sur ce petit appât et lui donne les proportions d'une affaire importante. Je regrette beaucoup que l'honorable ministre ne soit pas présent, ce qui me permettrait de lui démontrer clairement ce que je crois avoir démontré clairement à tous les honorables membres de cette Chambre en ouvrant la discussion ce matin—ce que j'avais en vue lorsque j'ai attiré l'attention de la Chambre sur cette motion. Ce n'est pas pour m'amuser que j'ai présenté cette motion; je ne l'ai pas offerte comme un jeu d'enfant. J'étais à la Chambre vendredi soir et samedi matin, quand l'Orateur suppléant présidait aux délibérations du comité. J'ai vu ce qui est venu au jour; je savais qu'il avait fait une chose qu'il n'avait pas le droit de faire. Voilà pourquoi j'ai proposé cette motion et demandé le vote à la Chambre. Pourquoi les honorables membres de cette Chambre, lorsqu'ils voient que l'on viole le règlement et qu'on leur enlève leurs privilèges, hésiteraient-ils à exprimer leur opinion? Je n'hésite pas, quant à moi. Quels sont les faits? L'Orateur suppléant, le président des comités de cette Chambre, a promis à mon honorable ami de Cap-Breton-sud, vendredi l'après-midi, que, lorsqu'on aurait fini la discussion de tous les articles du bill, il lui donnerait l'occasion de présenter l'amendement qu'il a dans le temps, mentionné au comité. Tout le monde sait que si nous élaguons de la discussion les difficultés métaphysiques, les efforts pour fendre les cheveux faits par l'honorable député de Portage-la-Prairie et les autres honorables membres qui ont essayé d'élucider la question, cette promesse a été faite dans le cours de l'après-midi et nous avons la parole de l'honorable député de Cap-Breton que, se fiant à la promesse de l'Orateur suppléant, il s'est levé dans la certitude que l'Orateur suppléant avait connaissance, et se disposait à proposer son amendement suivant l'entente, lorsqu'il en a été empêché parce que l'Orateur suppléant ne lui a pas permis de le faire Etant donnés ces faits, que va faire la Chambre? Comme l'a fait remarquer mon très honorable chef, il se rencontrera plus tard d'autres orateurs ici.

Les honorables messieurs de l'autre côté veulent-ils que ce soit là la méthode et la procédure permanente de la Chambre, en ce qui concerne les comités, sont-ils dispo-

sés, simplement parce qu'ils siègent dans le moment sur les banquettes du trésor, à adopter de semblables règles qui seront consignées dans les archives de la Chambre et pourraient plus tard être invoquées contre eux? S'ils le sont, ils en subiront les conséquences. Mais une procédure comme celle-là est un danger pour le gouvernement parlementaire et les institutions britanniques en ce pays et quand nos adversaires tentent d'employer ces moyens, afin de faire passer une loi qui est censée émaner de ceux qui doivent être les défenseurs attitrés de tout ce qui signifie la bonne renommée des institutions britanniques, alors eux et leur loi jouent une comédie dans ce pays libre et le public s'en aperçoit.

Quoi encore? Mon très honorable chef a démontré, il y a quelques mois, que l'Orateur suppléant a délibérément écarté la question de règlement soulevée par mon honorable ami de Beauce et la motion que mon honorable ami de Saint-Jean avait le droit de faire, d'imposer silence à ces deux messieurs qu'ils avaient la parole pour le saisir d'une question de règlement et d'une motion, dont, d'après la règle, il était tenu de s'occuper. Pourquoi ne les a-t-il pas accueillis? Ou bien il était étourdi et ne savait pas ce qu'il faisait, ou bien il a agi avec intention; il n'y a pas d'autre alternative possible. Le très honorable premier ministre a reconnu cela quand il nous a dit. sur le ton d'une plaidoirie, que M. l'Orateur suppléant a eu à faire face à bien des cas difficiles durant cette session, façon adoucie d'humilier l'honorable membre. Le Parlement ne devrait pas avoir sur le siège présidentiel des hommes qui perdent la tête et s'il arrive que de tels hommes occupent ce siège, le Gouvernement et le parti politique qui les placent là devraient les en ôter et les remplacer par d'autres qui savent garder leur sang-froid dans ces circonstances-là.

Le premier ministre aujourd'hui n'a pas osé, comme l'ont fait d'autres lumières moins brillantes qui sont derrière lui, soutenir que l'honorable député de Cap-Breton n'avait pas le droit de proposer la motion; au contraire on a répété et répété que l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu la présenter en trois autres occasions différentes. Parce que l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu présenter sa motion en trois autres occasions différentes, il s'en suit que l'Orateur suppléant avait le droit de l'empêcher de la présenter lorsqu'il l'a jugé à propos. C'est logique, n'est-ce pas? A l'avenir si un honorable membre de ce côté-ci de la Chambre désire proposer un amendement, il y a une foule d'occasions où il pourra le faire. Il peut proposer un amendement à la seconde lecture d'un bill quand le principe en est en jeu.

M. MACDONALD.

Mais supposons que mes honorables amis de l'autre côté s'avisent de dire à Votre Honneur: Nous ne voulons pas que l'honorable membre de ce côté (la gauche) propose son amendement à présent, ou il pourra le proposer en troisième lecture; il pourra le proposer quand il voudra, seulement, nous ne voulons pas qu'il le propose dans le moment. Si l'honorable député désire faire un amendement en deuxième lecture d'un bill, Votre Honneur voudra-t-elle, avec sa longue expérience de la vie parlementaire, prendre sur elle de décréter un tel amendement d'irrégularité, même si l'honorable député ne veut pas qu'il soit proposé? C'est ce que l'Orateur suppléant a fait dans ce cas-ci. La seule prétention mise sérieusement de l'avant aujourd'hui, c'est que l'honorable député de Cap-Breton-sud aurait pu proposer son amendement en trois autres occasions et en conséquence l'Orateur suppléant ne peut être blâmé. Voilà un argument très fort, en vérité. Les faits en ce qui regarde cette affaire sont clairs. L'honorable membre avait le droit de proposer un amendement quand il s'est levé. L'honorable député de Cap-Breton-sud avait la parole et était dans son droit. En ce qui concerne l'Orateur suppléant notre ami avait sa promesse qu'il lui était loisible de le proposer dans le temps. Il s'est fié à cette promesse, elle n'a pas été tenue et on l'a empêché de faire d'après les règles de la Chambre. M. l'Orateur suppléant ne s'est pas occupé de l'honorable député de Beauce et de l'honorable député de Saint-Jean qui, tous deux, avaient le droit de faire ce qu'ils essayaient alors de faire. C'est pourquoi je crois que nous devrions adopter cette résolution

Je vous ai lu ce matin un extrait des débats de la chambre anglaise énonçant les qualités exigées d'un Orateur idéal. Je n'ai pas entendu un seul honorable collègue de l'autre côté, au cours du long débat que nous avions aujourd'hui, essayer de prétendre que l'honorable membre qui remplit actuellement la position d'Orateur suppléant possède une seule des qualités qui sont considérées essentielles chez un Orateur ou chez un homme destiné à remplir cette position. Quelqu'un qui voudrait y mettre de la bonne volonté, pour apprécier la manière dont il préside ici, dirait qu'il n'a pa le nerf voulu pour prendre une décision, que son jugement est sujet à erreur, et qu'il perd confiance en lui-même lorsqu'une question s'élève. Je crois que ce serait là l'appréciation la plus sympathique dans les circonstances.

Mais je me rappelle qu'un jour, il y a environ deux ans, lorsqu'on a proposé la nomination de notre collègue au poste d'Orateur suppléant de cette Chambre, quelques honorables membres de ce côté-

ci ont fait remarquer à la Chambre qu'il n'était pas le candidat qu'il fallait à cette position à cause de son dossier politique et de ses déclarations concernant les relations du Canada avec la mère patrie. Si l'honorable membre avait, par sa conduite à la Chambre, effacé ces traits de sa carrière politique, s'il avait fait preuve de ce jugement, cette expérience, ce désir de tenir égaux les plateaux de la balance entre les partis, il aurait pu gagner la confiance des honorables membres de ce côté, (la gauche).

Au contraire, c'est ce qu'il a failli de faire, et cela d'une façon insigne, et après des écarts réitérés, sa conduite, vendredi soir, atteignit le comble. Afin de justifier le Parlement, ses privilèges et ses droits, ainsi que sa propre attitude, la gauche vous soumet à vous et soumet à la Chambre ce projet de résolution et demande qu'il soit adopté.

(La motion ci-après, de M. Macdonald, est mise aux voix et repoussée):

Déclare que l'acte de M. Blondin, l'Orateur suppléant, agissant à titre de président des comités généraux, alors que le comité était à délibérer sur le bill n° 21 intitulé, "Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire", en refusant à M. Carroll, le député de Cap-Breton-sud, l'autorisation d'ajouter un article audit bill, et en déclinant de proposer la motion faite par M. Pugsley, le député de la ville de Saint-Jean, invitant M. le président à quitter le fauteuil, est une violation des règles de la Chambre et constitue une infraction aux privilèges de cette Chambre.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Laurier (sir Wilfrid),
Boivin,	Law,
Bourassa,	Lemieux,
Boyer,	Loggie,
Buchanan,	Macdonald,
Bureau,	MacNutt,
Carroll,	McKenzie,
Charlton,	Marcile (Bagot),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Delisle,	Michaud,
Demers,	Murphy,
Devlin,	Nesbitt,
Douglas,	Neely,
Ethier,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Papineau,
Gauvreau,	Proulx,
German,	Pugsley,
Graham,	Reid (Ristigouche),
Hughes (King) (I. P.-E.),	Richards,
Knowles,	Robb.
Kyte,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lafortune,	Turgeon,
Lanctôt,	Verville,
Lapointe (Kamouraska),	Warnock,
	White (Victoria) (Alta),
	Wilson (Laval)—54.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Lavallée,
Ames,	Lespérance,
Armstrong (Lambton),	Lewis,
Armstrong (York) (O.),	Macdonell,
Arthurs,	McKay,
Ball,	McLean (Queen) (I. P.-E.),
Barker,	Marshall,
Beattie,	Meighen,
Bellemare,	Merner,
Bennett (Calgary),	Middlebro,
Bennett (Simcoe),	Morphy,
Best,	Morrison,
Blain,	Munson,
Borden,	Nantel,
Boulay,	Nicholson,
Bowman,	Osler (sir Edmund),
Boyce,	Paquet,
Boys,	Paul,
Brabazon,	Pelletier,
Broder,	Perley,
Burnham,	Porter,
Burrell,	Rainville,
Chabot,	Reid (Grenville),
Clarke (Wellington),	Robidoux,
Clements,	Rogers,
Cochrane,	Schaffner,
Cockshutt,	Sévigny,
Coderre,	Sexsmith,
Cromwell,	Sharpe (Lisgar),
Crothers,	Sharpe (Ontario),
Currie,	Shepherd,
Davidson,	Smith,
Donnelly,	Swyth,
Edwards,	Steele,
Elliot,	Stevens,
Fisher,	Stewart (Hamilton),
Foster (King) (N.-E.),	Stewart, (Lunenburg),
Fripp,	Sutherland,
Garland,	Taylor,
Gauthier (Gaspé),	Thoburn,
Girard,	Thompson (Yukon),
Green,	Walker,
Guilbault,	Wallace,
Hartt,	Weichel,
Hazen,	White (Renfrew),
Henderson,	Wilson (Wentworth),
Jameson,	Wright—98.
Kemp,	
Lancaster,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Hughes (Victoria) (O.),	Guthrie,
Bradbury,	Thomson (Qu'Appelle),
Clare,	McCoig,
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Doherty,	Marcil, (Bonaventure),
Stanfield,	Pardee,
Aikins,	Turriff,
Nickle,	Ross,
Baker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Crocket,	Carvell,
Tremaine,	Chisholm (Inverness),
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Wilcox,	Cruise,
White,	Emmerson,

Elson,	Cash,
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Webster.	Lovell,
Clark (Bruce),	McCraney,
Forget, (sir Rodolphe).	Cardin,
Roche,	Molloy,
Monk,	McMillan,
Hepburn,	Tobin,
Maclean (York) (O.).	Champagne,
Carrick,	Brouillard,
Rhodes,	Power,
Lamarche,	McCrea,

M. DOHERTY: J'avais pairé avec le député de Bonaventure (M. Marcil); autrement, j'aurais voté contre la motion.

M. NORTHRUP: J'avais pairé avec le député de Red-Deer (M. Clark). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

1re LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill F (n° 197) intitulé: "Loi constituant en corporation The Glengarry and Stormont Railway Company."—(L'honorable M. Alguire.)

Bill C (n° 201) intitulé: "Loi modifiant la loi des chemins de fer relativement au dépôt de plans."—(M. Ames.)

Bill A 2 (n° 202) intitulé: "Loi concernant The Toronto Terminal Railway Company."—(M. Currie.)

Bill G 3 (n° 203) intitulé: "Loi concernant la Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company."—(M. Taylor.)

CONFERENCE CONCERNANT LES CABLOGRAMMES.

M. LEMIEUX: Je demanderai au directeur général des Postes de vouloir bien nous dire ce qu'il y a de vrai dans le câblogramme publié avant hier, et où il est déclaré que le directeur général des postes de la Grande-Bretagne vient au Canada pour prendre part à une conférence concernant les câblogrammes.

L'honorable M. PELLETIER (directeur général des Postes): J'ai lu cette nouvelle. Elle n'est pas fondée. J'espère bien que M. Samuel viendra ici; mais s'il vient ce ne sera pas pour tenir une conférence comme celle-là.

3e LECTURE

Du bill (n° 185) pour modifier la loi concernant les chemins de fer de l'Etat.—M. Cochrane.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR SUPREME.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 180) déposé par l'honorable M. Doherty, ayant pour objet de modifier la loi sur la cour suprême.

Sur l'article 4 (dates d'ouvertures des sessions).

L'honorable M. DOHERTY (ministre de la Justice): Le bill a été réservé, l'autre jour, pour plus ample examen du troisième paragraphe de l'article 32 de la loi, reproduit dans l'article 4 du présent bill. Cet article dit que:

Les dates fixées dans le paragraphe précédent pour l'ouverture de chaque session peuvent être changées par l'exécutif ou par le tribunal, pourvu qu'il soit donné avis, dans la "Gazette du Canada", pas moins de quatre semaines avant la date qui peut être fixée pour l'ouverture d'une session.

Quand le bill fut soumis au comité précédemment, le chef de l'opposition s'est opposé à l'adoption de cet article sous prétexte qu'il comportait des inconvénients pour les avocats. Frappé de cette observation, je fis réserver le bill. L'ayant encore étudié depuis, j'ai trouvé que le pouvoir qu'il accorde ne s'exerce que pour de graves raisons dont une, entre autres, que voici et qui a peut-être assez de poids à elle seule pour triompher de l'objection. A l'heure qu'il est, les dates d'ouvertures des sessions sont fixes et le tribunal siège tant qu'il n'a pas entendu toutes les causes inscrites sur le rôle d'audition. Il en résulte que, dans les cas où une session comprend plus de causes que d'ordinaire, les juges sont appelés à ouvrir la session suivante avant d'avoir achevé l'audition des causes de la session précédente. Il est donc désirable, dans l'intérêt de la justice, que les juges soient débarrassés des causes d'une session avant d'être appelés à en ouvrir une autre et à entendre de nouvelles causes. Ainsi, la dernière session s'étant prolongée plus que d'ordinaire, l'inconvénient en question s'est présenté et l'audition de certaines causes a probablement dû être différée. L'objection soulevée à l'encontre de cet article, c'est que les avocats ne seraient pas absolument certains de la date d'ouverture d'une session. Nous avons lieu de croire, cependant, que le tribunal n'abusera pas de son pouvoir. Il y a déjà quelque temps que la Chambre est saisie de ce bill et sans l'avoir soumis au barreau, j'en ai parlé à des avocats éminents et ils ont approuvé certaines de ses dispositions sans suggérer la moindre objection à celle-ci.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne puis dire que le ministre de la Justice m'a convaincu, mais en pareille matière, son opinion doit prévaloir sur la mienne. Il a dit que le rôle d'une session pouvait être assez chargé pour ne pas être encore épuisé quand surviendrait la session suivante. Cela doit se présenter rarement.

M. DOHERTY: C'est possible, mais fort peu probable. Ce que j'ai dit, c'est qu'une session s'était tellement prolongée qu'on y avait entendu tant de causes que, dans l'intervalle écoulé entre cette session et la

session suivante, les juges n'avaient pas eu le temps de rendre leurs décisions dans toutes les causes entendues. Il peut résulter de là beaucoup de retard au sujet de la décision des causes, parce que les juges sont obligés de laisser de côté l'étude des causes déjà entendues pour s'occuper d'en entendre de nouvelles. L'intérêt public exige que les juges aient toute la liberté possible de rendre leurs décisions promptement dans toutes les causes qu'ils auront entendues.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce là la seule raison pour laquelle des causes sont en retard?

M. DOHERTY: Je ne suis pas prêt à l'affirmer; mais moins il y aura de raison de retard, mieux ce sera pour tous les intéressés.

M. LAFORTUNE (texte): Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre de la Justice me permettra-t-il de faire quelques observations sur ce qu'il vient de dire? Il est certain que les honorables juges, —je parle surtout pour le barreau de la province de Québec,—sont surchargés d'ouvrage, qu'ils ont trop de causes à étudier, trop de délibérés devant eux. Lorsqu'un terme est fini, ils commencent presque immédiatement l'autre terme et ils n'ont pas le temps de donner l'attention nécessaire aux causes déjà entendues.

Je suis parfaitement d'accord avec ce que vient de dire l'honorable ministre. Mais il y a une raison additionnelle, c'est que depuis des années et des années, on demande en vain un plus grand nombre de juges. Il est certain que les affaires judiciaires, à Montréal spécialement, en souffrent. On a demandé et on demande constamment, depuis plusieurs années, un plus grand nombre de juges comme on demande une augmentation de leur salaire; et rien ne se fait.

L'honorable ministre, qui connaît mieux que personne l'état de choses dans lequel les affaires se trouvent, puisqu'il a pratiqué longtemps au barreau de Montréal, et qu'il y a même administré la justice comme juge, sait que ce que je dis est vrai. Il y a presque une révolte à Montréal, et requêtes sur requêtes, demandes sur demandes, sont adressées au Gouvernement; mais celui-ci n'en fait absolument rien.

A l'heure qu'il est, nous sommes obligés de faire venir des juges des districts voisins, de les amener à Montréal pour aider à l'administration de la justice.

J'assistais dernièrement à l'assemblée générale du barreau, et on s'est plaint amèrement de cet état de choses. On se demande pourquoi le ministre de la Justice ne fait rien.

Il ne manque pas d'avocats qui seraient fiers d'être nommés juges. Il ne manque pas de députés qui seraient fiers de monter sur le banc, quand on peut sortir de la politique convenablement. Est-ce que le Gouvernement a peur d'ouvrir un comté?

M. DOHERTY: Nous pourrions ouvrir le comté de Montcalm par exemple...

M. LAFORTUNE: Le ministre de la Justice peut ouvrir ce comté, et je suis prêt à l'y rencontrer.

M. PELLETIER: On ne nomme pas de millionnaires.

M. LAFORTUNE: Le Maître nationaliste y est venu une fois avec l'intention de me battre, mais il s'en est retourné bredouille...

Le barreau de Montréal demande à grands cris de nouvelles nominations de juges, et si vous ne le faites pas, vous ne rendrez pas justice à la province de Québec. Les affaires sont considérablement augmentées. Montréal a pris de l'importance au point de vue judiciaire plus qu'on ne peut se l'imaginer. Il faut attendre quatre ou cinq jours avant que nos causes soient entendues. Ainsi, vendredi dernier, j'étais à Montréal pour plaider une affaire inscrite pour ce jour-là, et ce n'est que ce matin que j'ai pu être entendu.

Il n'y a que le barreau de la province de Québec qui est traité ainsi.

Je voudrais bien voir le barreau d'Ontario dans cette situation? Il crierait assez fort qu'il serait vite écouté. Mais pour le barreau de Québec, c'est toujours assez bon.

Je demande, comme question de justice, de faire cesser cet état de choses. Avant longtemps, monsieur le ministre, vous aurez une députation du barreau de Montréal. Je leur ai dit, l'autre jour: Allez-y et forcez le ministre à vous entendre; mettez le feu si c'est nécessaire... Les hommes d'affaires viennent à Ottawa; faites donc la même chose, venez voir le ministre de la Justice, et éveillez-le, faites-le sortir de sa torpeur...

Je demande également une augmentation de salaire pour les juges, parce que cela est absolument nécessaire pour le bon fonctionnement de la justice; comme j'ai demandé depuis longtemps l'augmentation de l'indemnité pour la députation, et vous ne faites rien. Et vous appelez cela nous rendre justice?

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Je dois rappeler à l'honorable député que nous sommes à délibérer sur un bill concernant la cour suprême.

M. LAFORTUNE: En tous cas, j'espère que l'honorable ministre de la Justice prendra en bonne part les remarques que je viens de faire et qu'il verra à remédier au mal dont on se plaint.

M. DOHERTY: Je ne sache pas qu'il y ait autant d'instances que l'honorable député l'a dit, faites dans le but d'augmenter le nombre des juges, en ce qui concerne la cour supérieur du moins. Je dois dire à l'honorable député qu'il n'y a pas eu, à ma connaissance, de demandes pour augmenter le nombre de ces juges.

De plus, je lui ferai remarquer qu'il ne dépend pas ni de moi, ni du Gouvernement, ni du Parlement de prendre les mesures nécessaires pour augmenter le nombre des juges; cela relève exclusivement de la législature de la province de Québec; c'est elle seule qui a le droit de demander que le nombre des juges de la cour supérieure soit augmenté. Déjà cette législature a pourvu à la nomination de trois juges additionnels pour la cour de circuit et l'honorable député, si je me rends bien compte de la situation, n'a pas raison de se plaindre du manque de juge pour cette cour, parce que trois juges de la cour supérieure ont aidé aux juges de la cour de circuit à expédier la besogne judiciaire.

Quant à l'augmentation du nombre de juges dont il a parlé, j'espère être, dans un jour ou deux, en état de lui faire connaître la décision du Gouvernement à ce sujet.

En terminant, je suis heureux de voir que l'honorable député de Montcalm appuie le Gouvernement quant à la question qui est maintenant devant ce comité.

Sur l'article 5 (montant en litige).

M. DOHERTY: Je propose:

Que l'on modifie l'article 5 en y ajoutant, à la fin de l'article, les mots "par un ou plusieurs affidavits".

L'article dit qu'on pourra faire la preuve quand la valeur de l'affaire en litige n'apparaîtra sur le dossier. Il m'a paru désirable d'établir un mode de prouver cette valeur.

M. GERMAN: Le premier ministre a-t-il étudié la question des appels de la cour suprême du Canada au comité judiciaire du conseil privé? Au Canada, on est bien d'avis que la cour suprême devrait être la cour d'appel en dernier ressort. Quand une cause a paru en première instance dans une cour de division, dans une cour d'appel provinciale et a ensuite passé par la cour suprême du Canada, toute la loi s'y rapportant devrait être parfaitement connue, tout le fond de cette cause devrait avoir été pleinement apprécié et analysé, et on ne devrait pas aller chercher une décision finale ailleurs. Je me plais à reconnaître dans le comité judiciaire du conseil privé le plus majestueux tribunal de l'univers. Je sais personnellement ce qu'est le comité judiciaire, il se compose des plus brillants légistes d'Angleterre. Cependant, nous avons, au Canada, assez de bons légistes pour décider nos causes, et les plaideurs ne devraient pas être obligés d'aller chercher une décision finale auprès du comité judiciaire, parce qu'il en coûte trop cher pour les moyens d'un très grand nombre et que le plaideur qui est riche peut, pour cette raison, obtenir gain de cause contre un adversaire trop pauvre pour payer les frais nécessaires.

Le ministre de la Justice et le Gouvernement feraient bien d'étudier cette question avec soin. Assurément, si les Etats-Unis peuvent avoir leur cour d'appel en dernier ressort dans les limites de leur territoire, nous pouvons avoir la nôtre en Canada. Nous devrions nommer les juges qu'il nous soit possible de nous procurer, et leur accorder un traitement conforme à leur position. De fait, nos juges touchent un traitement inférieur même aux revenus d'un médiocre avocat. Comment espérer que les meilleurs légistes montent sur le banc si on ne leur accorde pas un traitement conforme à leurs capacités? Nos revenus sont assez considérables pour nous permettre de choisir nos juges parmi nos plus brillants légistes et de faire de la cour suprême notre cour d'appel en dernier ressort. Je prie le ministre de la Justice et ses collègues de voir s'ils ne pourraient pas présenter un bill à cette fin.

M. LEMIEUX: Si je devais parler seulement au nom de la province que je représente ici, avec soixante-quatre autres députés, je dirais: Maintenons, en ce qui concerne notre province, l'appel au comité judiciaire du conseil privé, parce que nous avons trouvé, auprès de ce très haut tribunal, la justice, le respect de nos lois et des précédents établis par une longue suite de jugements dans notre monde judiciaire. Je parle, cependant, comme Canadien, et je dois dire que les efforts tentés aujourd'hui et depuis plusieurs années par le mouvement de la fédération impériale, auront tôt ou tard pour effet de créer dans notre pays un sentiment comme celui qu'ils ont créé en Australie quand on y a élaboré la constitution du Commonwealth, quand M. Chamberlain et les autorités britanniques se virent obligés de tout surfaire pour obtenir que l'Australie en appellerait seulement dans les causes constitutionnelles. Je parle ici en toute franchise.

Si je parlais comme citoyen de la province de Québec, je me prononcerais en faveur de l'appel au conseil privé, parce notre code de lois de la province de Québec a été, en général, interprété de la façon la plus satisfaisante par les lords du comité judiciaire du conseil privé. Mais je dis que cette idée de vouloir tout modeler sur le type londonien provoque dans le Dominion, par voie de réaction, un sentiment tout à fait contraire à celui qu'on veut créer. En lisant les rapports des diverses

conférences impériales, mes honorables amis apprendront que des efforts ont été faits pour créer une juridiction d'appel de l'empire.

Une forte résistance a été opposée à ce mouvement, qui, jusqu'à présent, n'a pas réussi. J'ignore quel est le but de la proposition déposée par lord Haldane, bien que le ministre de la Justice ait l'autre jour donné à la Chambre une courte explication de cette proposition. J'espère que l'honorable ministre trouvera l'occasion de fournir des détails plus circonstanciés. Mais on est convaincu dans le pays que des efforts sont faits pour créer de cette manière un tribunal pour l'empire. C'est un très beau rêve, mais je ne crois pas qu'il puisse se réaliser. Mon honorable ami de Welland a dit que les appels devraient être restreints, que le nombre des tribunaux supérieurs constitue pour ainsi dire une invitation aux plaideurs, et surtout aux plaideurs riches, à s'adresser aux tribunaux supérieurs aux dépens des plaideurs pauvres. Il y a du vrai en cela. Mais je n'oublie pas que tout sujet de Sa Majesté le roi a ce que nous nommons en français "l'appel de droit et l'appel de grâce". Même les plus pauvres et les plus humbles des sujets de Sa Majesté ont le droit d'appel au pied du trône. C'est là l'une des sauvegardes que nous, du moins, qui appartenons à la minorité, apprécions hautement. Je ne saurais trop insister sur ce que j'ai dit au commencement de mes remarques, que, dans nos relations avec la mère patrie, lorsque tout va bien, c'est un principe bon et sûr que de ne pas tenter de projets irréalisables, tels que la création d'un seul tribunal d'appel pour tout l'empire.

Toute la charpente britannique est élastique et peut s'adapter aux circonstances. Dans le conseil privé—j'y suis allé moi-même lorsque j'étais avocat général—j'ai écouté des plaidoiries des Indes, de la Guyane anglaise, de l'Ontario, de Québec. On y interprête le droit commun de l'Angleterre, le code civil de la province de Québec, la loi hollandaise, la loi de l'Ecosse, qui diffèrent notablement du droit commun de l'Angleterre; vous avez le droit romain, vous avez la loi des îles de la Manche, qui est l'ancien droit normand. Et les juges entendent les causes et écoutent les plaidoiries des avocats, et je ne sache pas qu'on ait jamais critiqué les rapports des lords légistes de Sa Majesté.

C'est la meilleure sauvegarde du droit du sujet britannique pour tous les sujets de Sa Majesté le roi dans toutes les colonies ou possessions. En conséquence, nul changement proposé n'est à désirer, à mon avis, et si l'on insiste trop là-dessus, si l'idée de la création de ce tribunal unique pour l'empire britannique est préconisée, il y aura une réaction dans le Dominion. La réaction ne viendra pas de ma province; elle viendra de l'Ontario, et elle est déjà venue; elle viendra du Nouveau-Brunswick et des autres provinces anglophones. Il est bon de faire savoir aux hommes d'Etat impériaux que "le mieux est ennemi du bien" est un adage bon non seulement pour faire échouer la réciprocité, mais même en ce qui concerne nos relations avec la mère patrie, au point de vue judiciaire.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce que je vais dire, je le dis tout simplement, en ma qualité de simple membre de cette Chambre, et cela est basé sur mon expérience comme membre du barreau du Nouveau-Brunswick. Je n'apprécie pas tout-à-fait la force de l'argument employé par mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), car je ne vois aucune relation entre la question de la fédération impériale et la question de l'appel, par qui que ce soit, en Canada, au comité judiciaire du conseil privé. Cet appel est un droit dont nous avons joui, non seulement depuis la Confédération, mais depuis que nous avons des tribunaux en Canada, et à mon avis ce serait un grand malheur, et une grave erreur, si le droit d'appel au conseil privé était aboli et si les appels en dernier ressort devaient être faits devant la cour suprême du Canada. Je crois que l'honorable député de Rouville a donné la note juste lorsqu'il a dit que tout sujet a le droit de porter sa plainte jusqu'au pied du trône. On nomme "comité" le tribunal devant lequel nous portons nos appels. Anciennement, une pétition était portée au roi qui l'entendait en conseil privé. Par la suite des temps, cela est naturellement devenu impraticable, de sorte qu'on a nommé un comité du conseil privé, composé d'hommes qui sont des juristes éminents, bien expérimentés et versés dans la connaissance du droit qui entendent maintenant ces divers appels.

Je crois que c'est là l'une des meilleures garanties offertes à toute minorité ou tout homme pauvre dans le pays, que si justice n'est pas rendue par les tribunaux du pays, on peut s'adresser à un tribunal au delà des mers, parfaitement à l'abri de toute considération locale, car les plaideurs pourraient croire que les tribunaux du pays n'en sont pas à l'abri, et obtenir un jugement selon les mérites de la cause.

M. GERMAN: Comment l'homme pauvre peut-il aller jusque là?

M. HAZEN: Si l'honorable député veut bien consulter les archives des appels au conseil privé qui ont été interceptés en Canada, je crois qu'il constatera qu'il y a plus de décisions du comité judiciaire du conseil privé contre les riches corporations que contre les individus qui ont pu combattre ces corporations.

M. GERMAN: Comment l'homme pauvre peut-il se rendre jusqu'au comité du conseil privé?

M. HAZEN: Je pourrais demander à l'honorable député comment l'homme pauvre pourrait se rendre jusqu'à la cour suprême du Canada?

M. GERMAN: Il est dans son propre pays.

M. HAZEN: De fait, le coût d'un appel à la cour Suprême du Canada est assez considérable. Celui qui en appelle à cette cour et qui perd sa cause devrait certainement avoir le droit, s'il peut le faire, d'interjeter appel au comité judiciaire du conseil privé, lequel, si je comprends bien, est tout-à-fait à l'abri de toute considération locale ou de clocher, et auquel on ne saurait imputer aucune considération qui pourrait peut-être très injustement être imputée aux tribunaux de notre pays. Mon honorable ami sait que si un plaideur en ce pays porte appel à la cour suprême du Canada, il ne peut ensuite interjeter appel au conseil privé, sauf en obtenant ce qu'on appelle la permission spéciale. Avant d'interjeter appel à la plus haute cour d'appel de l'empire, le comité judiciaire du conseil privé, il lui faut demander la permission d'en appeler et qu'il donne les raisons pour lesquelles l'appel doit être autorisé.

De fait, l'appel ne sera pas autorisé, à moins qu'il ne s'agisse d'une cause impliquant une importante question constitutionnelle ou quelque affaire importante d'intérêt public. De sorte que, si un particulier qui plaide avec une puissante compagnie obtient gain de cause dans un tribunal de la province qu'il habite, et si cette compagnie en appelle à la cour suprême du Canada et n'obtient pas gain de cause, elle ne peut interjeter appel au causeil privé sans obtenir une permission spéciale, et cette permission ne peut être obtenue qu'en exposant la raison spéciale pour laquelle quelque point important ou constitutionnel doit être décidé.

M. GERMAN: Supposons qu'un jugement de la cour suprême du Canada ait été rendu contre un homme pauvre, après que ce lui-ci aurait obtenu gain de cause dans la cour de première instance, où peut il aller?

M. HAZEN: Cela dépend beaucoup des ressources dont il peut disposer. J'ai connaissance de causes, dans ma propre province, par exemple, en vertu de la loi relative à la responsabilité des patrons, en ce qui concerne les blessures, il n'y a pas d'appel de la décision du juge, pourvu que le demandeur ait décidé d'intenter sa poursuite en vertu des dispositions de cette loi et non en vertu du droit commun. Mais, tout bien considéré, je crois que ce serait un grand malheur pour le pays si l'on abolissait le droit d'appel au conseil privé. Nous savons tous que, bien que les juges de nos tribunaux canadiens soient généralement instruits, impartiaux et honorables, ils ont occupé diverses positions dans la politique et la vie publique et, à tort ou à raison, il y a des plaideurs qui croient, peut-être sans bonnes raisons, que les jugements prononcés contre eux ont été, jusqu'à un certain point, inconsciemment influencés par les opinions que les juges avaient partagées lorsqu'ils étaient dans la vie publique, ou lorsqu'ils étaient inféodés à l'un ou à l'autre des partis politiques du pays. Je crois que dans ces circonstances c'est un grand avantage pour eux que de pouvoir interjeter appel de la cour suprême du Canada au conseil privé, afin qu'il en décide en dernier ressort et, règle générale, les jugements du conseil privé ont été approuvés en ce pays. Ma propre expérience comme membre du barreau me porte fortement en faveur du maintient du droit d'appel au conseil privé.

Je crois que c'est là l'opinion de la plupart des membres du barreau canadien, et je crois que si la question était franchement discutée devant le public canadien il considérerait comme une grave erreur le fait d'enlever, au moyen de la législation, le droit dont a joui jusqu'ici toute personne au Canada de porter ainsi au conseil privé, afin d'obtenir une décision de ce corps nommé par Sa Majesté le roi et ses conseillers dans le cabinet de la Grande-Bretagne. Que nous puissions ou non abolir ce droit, c'est une autre question. Je suppose que cela pourrait se faire en modifiant l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et en faisant sanctionner ce changement par le parlement impérial. Je n'ai aucun doute que si le Parlement canadien désirait faire ce changement, le gouvernement impérial ne s'y opposerait pas, si pareil changement était désiré par le peuple canadien, sous la réserve de conserver intacte la prérogative royale. Toutefois, en tant qu'il s'agit des droits de la minorité, je regretterais beaucoup toute mesure prise pour abolir le droit de porter appel au conseil privé, qui a été établi dans le but d'entendre les appels interjetés des tribunaux des possessions coloniales et des dominions d'outre-mer de Sa Majesté. Le droit de porter ses doléances au pied du trône est une des plus chères libertés du sujet britannique.

M. LAFORTUNE: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que l'honorable ministre de la Marine (M. Hazen) a dit ainsi que l'honorable député qui l'a précédé. J'ai trente années d'expérience au barreau et je concours pleinement dans ce que vient de dire l'honorable député de Welland.

Lorsque la cour suprême a été établie, je me rappelle fort bien la discussion qui s'est faite, et je puis dire que cette cour fut créée en vue d'abolir l'appel au conseil privé. Cette question de l'appel au conseil privé fut sérieusement discutée alors et la cour

suprême fut établie en vue de le supprimer. A l'heure qu'il est, on réduit les réclamations de $3,000 et $4,000 à $1,999 pour ne pas permettre aux compagnies puissantes contre lesquelles on plaide de pouvoir aller devant le conseil privé. Lorsqu'une cause a passé devant les juges de la cour supérieure, qu'elle est allée en revision et qu'elle a été l'objet d'un appel à la cour d'appel, puis, qu'elle va devant la cour suprême, qui oserait prétendre que cette cause-là n'a pas été suffisamment débattue?

Je dis de l'appel au conseil privé que le remède est pire que le mal. Quand une compagnie puissante a perdu sa cause devant nos tribunaux, elle va en Angleterre prendre appel devant le conseil privé. Très souvent elle y va seule, parce que l'adversaire n'a pas les moyens d'aller devant cette juridiction et l'appel est généralement permis dans ces cas-là, parce que la discussion ne se fait pas contradictoirement. Le pauvre homme n'a pas les moyens d'épuiser toutes les juridictions et n'est pas prêt, comme les puissantes compagnies, à traverser les mers. Le pauvre homme peut bien y aller, c'est vrai, mais il n'a pas les moyens de le faire. Je crois que nos lois et nos coutumes sont bien mieux interprétées par nos juges qu'elles ne peuvent l'être par des juges étrangers.

Un grand nombre d'avocats ne veulent pas être juges parce que le salaire qu'on leur offre n'est pas suffisant. On voit même des juges descendre du banc parce que leur salaire n'est pas assez élevé. Donnons de bons salaires, choisissons les meilleurs hommes possible, nous aurons des juges compétents et nos lois seront bien interprétées. Il ne sera pas nécessaire alors de traverser l'océan. Cela revient toujours à la question de salaire; il faut bien payer si l'on veut être bien servi. L'Etat doit avoir les moyens de bien payer ceux qui le servent. Ces jours-ci on votait un salaire de $12,500 à des hommes qui sont dans le service civil, à un ingénieur. C'est donc que l'on fait passer la matière avant l'intelligence, puisqu'on hésite à bien payer nos juges. Choisissons les meilleurs avocats et nous aurons des juges compétents.

On dit que, parce qu'un homme s'est mêlé de politique, son impartialité est mise en doute. Va-t-on prétendre que ces hommes-là n'ont pas de conscience? Quand un homme monte sur le banc et devient juge, il cesse d'être homme politique et seule sa conscience le guide.

Les remarques faites par l'honorable député de Welland sont parfaitement justes et j'approuve tout ce qu'il a dit. On devrait faire cesser l'état de choses qui existe aujourd'hui. N'est-il pas singulier de faire interpréter nos usages, nos lois, nos contrats passés entre les gens du pays, par des lords en Angleterre? J'ai beaucoup de respect pour ces messieurs, mais j'en ai davantage pour les juges qui vivent avec nous, qui connaissent nos usages, nos lois et nos coutumes. J'aime mieux être jugé par des hommes qui ont toujours vécu au milieu de nous que par des messieurs qui vivent là-bas, en Angleterre.

M. PROULX: Je suis d'accord avec l'honorable député de Welland en ce qui concerne les causes civiles, bien que je sois d'opinion que l'on devrait maintenir le cas d'appel en matières de causes constitutionnelles. Le droit d'appel dans les causes ordinaires a été limité en Australie. Je crois que les causes constitutionnelles sont, en Australie, les seules au sujet desquelles l'appel au conseil privé est permis. Les frais d'appel au conseil privé sont très lourds pour le plaideur. Il lui faut commencer par fournir des garanties pour les frais. Dans Québec, je crois que la garantie est de $2,000. Je n'en suis pas très certain, mais je crois que dans Ontario, elle est de $1,000. Ce ne sont là que des préliminaires. Puis le plaideur doit fournir à son avocat les fonds nécessaires pour faire le voyage et, une fois traversé, l'avocat emploie généralement un autre avocat pour parler devant le conseil privé.

Je ne suppose pas que nous puissions adopter une législation pour restreindre le droit d'appel, parce que tout sujet de Sa Majesté a le droit d'aller au pied du trône. Si pareille législation était adoptée, je suppose qu'il faudrait qu'elle fût adoptée par le parlement impérial; mais le Parlement canadien pourrait envoyer au parlement impérial une pétition lui demandant d'adopter une législation relative au droit d'appel dans les cours ordinaires et de ne préserver ce droit que pour les causes constitutionnelles. Dans les causes criminelles, il n'y a pas d'appel de la cour d'appel de la province, à la cour suprême, à moins qu'il y ait désaccord à la cour d'appel, et il n'y a pas d'appel au conseil privé à moins qu'il y ait désaccord entre les juges de la cour suprême. Si un sujet a moins de facilités d'en appeler au consiel privé dans une cause criminelle, je ne vois pas pourquoi il devrait avoir plus de facilités d'en appeler dans une cause de droits civils ordinaires. Je suis en faveur du maintien du droit d'appel dans les causes constitutionnelles seulement.

M. DOHERTY: L'honorable député de Welland a soulevé une question qui ouvre un champ vaste à d'intéressantes discussions et nous avons quelque peu discuté. Je voudrais faire remarquer une chose ou deux.

Tout d'abord, sous l'empire de la loi, telle qu'elle est aujourd'hui, il n'existe pas pas de droit d'appel du jugement de la cour suprême au conseil privé. La stipulation c'est qu'il n'y aura pas d'appel à aucun tribunal institué par le parlement

impérial, sauf recours à la prérogative royale. Le texte se lit ainsi:

Sauf tout droit qu'il plaira gracieusement à Sa Majesté d'exercer en vertu de ses prérogatives royales.

De sorte que, en ce qui concerne cette loi, il n'y a pas d'appel de droit au conseil privé du jugement de la cour suprême. La loi simplement . . .

M. LAFORTUNE: Il ne devrait pas y avoir de permission spéciale.

M. DOHERTY: Il en résulterait alors une nouvelle question à considérer. D'abord, en premier lieu, pourrions-nous intervenir dans l'exercice d'un droit que Sa Majesté, en vertu de sa prérogative, pourrait exercer, et, en second lieu, si nous le pouvions, serait-il désirable que nous le fissions? La question a été sérieusement controversée lors de la confection de la loi et le résultat fut celui que j'ai mentionné. Il est un second point que j'aimerais à indiquer au député de Rouville, afin de le tirer de l'appréhension où il est que nous soyions exposés à un droit d'appel, à quelque tribunal qui serait établi en Grande-Bretagne. La loi constituant la cour suprême exclut expressément tout appel de ce genre à aucun tribunal qui pourrait être constituée dans l'avenir. En vertu des prévisions de notre loi, une telle juridiction est interdite à tout tribunal de cette nature. Le texte de la loi est ainsi conçu:

Le jugement de la cour Suprême est, dans tous les cas, définitif et nul appel ne peut être interjeté d'aucun jugement ou ordre de la cour Suprême, devant aucune cour d'appel établie par le parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande à laquelle il peut être ordonné de porter des appels ou pétitions à Sa Majesté en conseil, sauf tout droit qu'il plaît gracieusement à Sa Majesté d'exercer en vertu de sa prérogative royale.

De sorte que nous avons un texte positif décrétant qu'il n'y aura pas d'appel à aucun tribunal que le parlement de la Grande-Bretagne et de l'Irlande pourrait constituer et il faudrait une législation expresse du Parlement du Canada pour permettre cet appel d'un jugement de la cour suprême. Il n'est pas en notre pouvoir d'abolir le droit d'appel au conseil privé de Sa Majesté. En ce qui concerne les appels des tribunaux provinciaux il nous était permis de statuer, et nous l'avons fait, que, sauf la prérogative de Sa Majesté, il n'y aurait pas d'appel d'un jugement de la cour suprême du Canada, parce que c'est nous qui avons créé cette cour et nous seuls avons le droit de déterminer les limites de notre création. Mais antérieurement à l'existence d'aucune cour suprême dans tous les dominions, il existait un droit d'appel à Sa Majesté en conseil des décisions du plus haut tribunal d'appel des provinces. Ce droit d'appel était explicite et n'était pas un simple droit d'aller demander la permission d'appeler, bien que cette permission d'appeler puisse être accordée, en certains cas, non prévus en vertu de la loi.

Mais en vertu de la loi des provinces, il existe un droit d'appel à Sa Majesté en conseil privé, de jugements rendus par la cour de dernière instance de cette province, que nous ne pouvions pas toucher. gard des jugements de la cour suprême, fait son choix. Il peut s'adresser directement à Sa Majesté et ne pas aller du tout à la cour suprême, ou il peut aller devant la cour suprême, de sorte qu'il ne nous appartient pas tout à fait de décider, d'une façon générale, s'il y aura appel à Sa Majesté en conseil privé. Nous avons, à l'égard des jugements de la cour suprême, réglé qu'il n'y aurait pas de droit d'appel, et il n'y en a pas; mais la loi déclare que cela sera: sauf le bon plaisir de Sa Majesté en vertu de sa prérogative, de sorte qu'il y a un appel, mais seullement en autant que Sa Majesté, en vertu de sa prérogative, peut entendre tout appel d'aucun de ses sujets et cet appel n'aura lieu qu'avec sa permission d'appeler, lorsqu'il jugera à propos d'user de son droit. Ce serait soulever une grave question que d'examiner si nous pourrions passer outre dans notre législation, au cas où il nous plairait de le faire.

M. PROULX: Le parlement impérial pourrait-il légiférer sur ce point?

M. DOHERTY: Le parlement impérial peut légiférer pour enlever une prérogative à Sa Majesté? Je crois que toutes les prérogatives de Sa Majesté peuvent disparaître par législation, pourvu, toutefois, que Sa Majesté elle-même soit partie à cette législation, et comme question abstraite, je crois que le Parlement pourrait légiférer et abolir ce droit ou cette prérogative de Sa Majesté, parce que Sa Majesté fait partie de ce Parlement. Aucune loi affectant ses prérogatives, pas plus que toute autre loi, ne pourrait produire d'effet sans son consentement. Mais je crois aussi qu'il est bien probable que, si nous votions une loi et que cette loi fut sanctionnée par le Gouverneur général, au nom de Sa Majesté, ce serait soulever la question de savoir si Sa Majesté ne serait pas avisé par le gouvernement du Royaume-Uni, de rejeter cette loi, ainsi qu'il aurait le pouvoir de le faire. Si je ne me trompe, je crois que cette même question a été soulevée et discutée au temps de la confection de la loi créant la cour suprême. Quoiqu'il en soit, ces questions n'ont rien à voir avec ce bill.

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

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA GALERIE NATIONALE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 187) tendant à constituer en corporation la Galerie nationale du Canada.

Sur l'article 2 (bureau des fiduciaires.)

M. GRAHAM: La question en discussion au moment où le comité a approuvé, si je me rappelle bien, était de savoir quel nombre de membres contiturait le bureau. Ensuite il y avait la question des immeubles dans l'article suivant.

L'honorable M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je proposerai un amendement sur l'article 2, lequel sera inséré comme article 4. Il est ainsi conçu:

"Le bureau sera composé de pas moins de trois et de pas plus de cinq membres".

M. MURPHY: Pourquoi l'honorable ministre en limite-t-il le nombre à cinq membres?

M. ROGERS: Ne croyez-vous pas que cinq suffisent?

M. MURPHY: Peut-être que non. Je crois que le bureau constitué actuellement comprend un seul homme. Il est entièrement dominé par sir Edmund Walker.

M. ROGERS: Je crois que le sénateur Boyer et M. Shepherd sont tous deux d'excellents hommes.

M. MURPHY: Je crois que vous trouverez que j'ai raison, si vous consultez des personnes qui portent intérêt aux arts. Pour cette raison, j'allais proposer que le bureau fut constitué de telle sorte que des hommes comme sir William Van Horne, ou le président de l'Académie royale ou le recteur de l'université Laval et d'autres que je pourrais nommer, puissent devenir. dans l'avenir, membres du bureau. A moins qu'il y ait de sérieuses raisons pour limiter leur nombre à cinq, je suggérerais de laisser ce point libre.

M. ROGERS: Il doit y avoir une limite. Ce serait peu sage de n'en pas fixer une. Je crois qu'il vaut mieux laisser le nombre à cinq pour maintenant et nous pourrons l'augmenter l'année prochaine, si nous le trouvons nécessaire.

M. LEMIEUX: Le ministre accepte-t-il la suggestion faite par le député de Simcoe-est (M. Bennett), que la galerie soit ouverte le dimanche? Depuis que la question a été posée, la presse du pays l'a discutée et la proposition a été très favorablement accueillie. De fait, je n'ai pas entendu de voix discordante. J'ai lu des articles de journaux publiés à Toronto, à Montréal et à Ottawa; tous étaient en faveur de l'opinion exprimée par mon honorable ami de Simcoe-est; cette galerie devrait rester ouverte le dimanche, ainsi que le sont toutes les grandes collections d'art en Europe.

M. ROGERS: Personnellement, j'approuve entièrement la proposition faite par mon ami de Simcoe. La question n'a pas encore été discutée. En ce qui concerne mon avis personnel, je serais content d'appuyer la proposition.

(L'article 2 est adopté.)

Sur l'article 3 (prérogative et pouvoir du bureau).

M. ROGERS: . . .

M. GRAHAM: Il y a la question des immeubles.

M. ROGERS: Je désire proposer un amendement à la troisième ligne, vers la fin de l'article, que, après le mot "autre", nous ajoutions le mot "semblable". La disposition sera ainsi libellée:

La garde et la conservation des œuvres d'art données par les membres de l'Académie royale des arts à la Galerie nationale, en vertu du statut à cet effet; l'achat, la location, l'adjudication, ou autre mode de transmission de peintures, statues, œuvres d'art et autres semblables objets.

Et laisser de côté le reste de l'article.

M. GRAHAM: Le but sera ainsi atteint.

(L'article ainsi modifié est adopté.).

Sur l'article 6 (dépense d'argent).

M. GRAHAM: Je suppose que l'on s'adressera chaque année au Parlement et que l'on demandera le montant requis pour atteindre les fins du bureau.

M. ROGERS: Oui, il y aura un crédit d'inscrit dans le budget.

(L'article est adopté).

Sur l'article 8 (rapport annuel).

M. LEMIEUX: Le monument dont l'entreprise a été adjugée à M. Allward, de Toronto, sera-t-il sous la juridiction de ce bureau? Je crois que c'est le ministre des Travaux publics qui contrôlait la dépense de ces argents dans le passé.

M. ROGERS: Nous continuons à en agir ainsi, mais nous demandons au bureau de faire le choix.

M. LEMIEUX: Le monument à la mémoire du roi Edouard a-t-il été soumis à l'approbation du bureau?

M. ROGERS: Oui, ils ont fait le choix.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années nous avons donné à M. Allward—qui, dit-on, est un très grand sculpteur et même, m'affirme-t-on, un homme de génie, l'entreprise du monument à Baldwin et Lafontaine. Le ministre sait-il où en est la question?

M. ROGERS: Mon attention n'a jamais été attirée sur ce sujet.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre voudra-t-il bien s'informer?

M. ROGERS: Oui. Le préambule du bill déclare que la Galerie nationale a été constituée en l'année 1880 et, comme il existe une divergence d'opinion entre cette date et celle de 1882, je propose que la date soit rayée.

(L'amendement est adopté.)

M. MURPHY: J'espère que le ministre voudra bien, avant la troisième lecture, étudier ma proposition de porter le nombre des membres du bureau à sept au lieu de cinq.

M. ROGERS: Je n'y objecte pas. Je propose que l'on amende le bill en portant le nombre à sept.

(L'amendement est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU BASSIN DE RADOUB DE PORT-ARTHUR.

Sur motion de M. Rogers, la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de ratifier et de confirmer une convention passée entre la Western Dry Dock and Shipbuilding Company, Limited et Sa Majesté, en date du 9ième jour de novembre 1910, concernant la construction d'un bassin de radoub à Port-Arthur, dans la province d'Ontario, et d'autoriser le Gouverneur en conseil de payer une subvention annuelle de trois pour cent par année, sur la somme de $1,258,050, étant le coût de la construction dudit bassin.

M. GRAHAM: Je comprends que cette résolution a pour but d'approuver une convention passée en 1909 et qu'elle est faite en vertu d'un statut. Je suis disposé à laisser passer la résolution puisqu'elle pourra être discutée lors de la deuxième lecture du bill.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. ROGERS demande à déposer un projet de loi (bill n° 206) pour autoriser le paiement d'une subvention à la Western Dry Dock and Shipbuilding Company, Limited.

Cette motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

La séance est levée à minuit et dix minutes, mercredi matin.

M. LEMIEUX.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 14 mai 1913.

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

1re LECTURE

Du bill (n° 205), déposé par M. Schaffner, tendant à faire droit à Mary Arabella Young.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est apporté une réponse de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

COUT DES BATIMENTS CIVILS.

M. JAMESON demande:

1. Combien le département des Travaux publics a-t-il dépensé pour la construction de bâtiments civils en Canada, en 1908, 1909, 1910, 1911 et 1912 respectivement?

2. A combien s'est élevé le coût du service de l'architecte de ce département pour chacune des années de la susdite période?

M. ROGERS:

1. 1908, $2,920,893.73; 1909, $4,339,454.55; 1910, $1,955,166.62; 1911, $1,581,541.10; 1912, $2,447,010.72.

Les chiffres ci-dessus indiquent le coût de la construction seulement; les réparations et l'entretien ont occupé la moitié du temps du personnel de l'architecte, et doivent augmenter la dépense d'environ 50 pour cent.

2. 1908 $60,576.07; 1909, $85,361.21; 1910, $91,681.21; 1911, $97,009.18; 1912, $107,416.05.

AFFERMAGE DE CHUTES D'EAU SUR LA RIVIERE WINNIPEG.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Quels sont les noms de toutes les personnes qui ont des baux de chutes d'eau le long de la rivière Winnipeg?

2. Quelles sont les dates respectives de tous ces baux?

3. Quelques-uns de ces baux sont-ils expirés? S'il en est ainsi, quelques-uns de ces baux ont-ils été renouvelés?

4. Quels sont les locataires qui ont rempli les conditions d'améliorations imposées par le département?

M. CROTHERS:

1. La compagnie du chemin de fer électrique de Winnipeg (à responsabilité limitée) chenal Pinawa; ville de Winnipeg, chutes de la Pointe-du-Bois; R. R. Muir, de Winnipeg, chutes de Grand-du-Bonnet.

2. Le développement de la compagnie du chemin de fer électrique de Winnipeg a été autorisé par décret du conseil, le 22 janvier 1906; le développement de la ville de Winnipeg a été autorisé par décret du conseil, en date du 27 mai 1908; le développement de R. R. Muir a été autorisé par convention en date du 15 novembre 1910, sous l'autorité des règlements relatifs aux chutes

d'eau, conformément à la loi des terres domaniales de 1908.

3. a) Oui, la convention R. R. Muir; b) non.

4. La compagnie du chemin de fer électrique de Winnipeg (à responsabilité limitée) et la ville de Winnipeg.

RECRUTEMENT DES MARINS.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Le département du service de la Marine essaie-t-il de promouvoir le recrutement des marins pour le "Niobé" et le "Rainbow"? S'il en est ainsi, quel est le résultat de ses efforts?

2. Quel est le total actuel des officiers et marins formant l'équipage du "Niobé"?

3. Où a été stationné le "Niobé" depuis qu'il est sorti de la cale-sèche de Halifax?

4. Un programme de service ou entraînement a-t-il été arrêté pour le "Niobé" et son équipage pour la saison de 1913?

M. HAZEN:

1. Il n'y a pas eu de recrutement depuis le 10 novembre 1912.

2. Le 15 avril 1913: officiers, 29; marins, 32.

3. Sur la station canadienne de l'Atlantique.

4. Les règlements établissent un programme régulier d'instruction et d'exercices pour la saison.

DROITS POUR PREEMPTION DE HOMESTEADS.

M. BUCHANAN demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de libérer les colons sur homesteads du paiement du droit régalien de trois piastres par acre pour les préemptions?

M. CROTHERS: Le Gouvernement n'a pas encore étudié la question.

DRAGAGES A LOWER-MONTAGUE.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de faire payer à MM. George A. Poole et Cie, Lower-Montague (I P.-E.), le coût du dragage fait pour eux il y a quelques années? Dans la négative, pourquoi?

M. ROGERS: Oui.

BATIMENT CIVIL ANX TROIS-RIVIERES.

*M. BUREAU demande:

1. L'architecte en chef du département des Travaux publics a-t-il fait quelque rapport et propositions sur les soumissions reçues pour le bâtiment civil aux Trois-Rivières?

2. Dans l'affirmative, quelle est la teneur de ce rapport?

3. Dans la négative, quels motifs l'ont porté à ne pas faire de rapport?

M. ROGERS:

1. Oui.

2 et 3. Les entrepreneurs donnant satisfaction, l'architecte en chef déclare que le chiffre de la soumission la moins élevée, à son avis, était juste et légitime pour le bâtiment objet de cette publicité, et par conséquent, il propose l'acceptation de la soumission du concurrent qui s'est chargé des travaux au moindre prix.

DISCOURS DU MINISTRE DE LA MILICE.

*M. BUREAU demande:

Le ministre de la Milice et de la Défense a-t-il parlé dans le sens qui suit, lors de l'inauguration de la salle des orangistes de Hintonburg, le 7 mai courant?

"Il est charmé d'être présent, félicite chaleureusement la loge n° 126, L.O.L., de la magnifique salle érigée par eux, et exprime l'espoir que cette visite ne sera pas la dernière. Puis il rappelle l'histoire de l'ordre des orangistes au Canada et dans l'empire britannique. Depuis la fondation de cet Ordre, il fait plaisir de voir combien le pays a prospéré. Avant cette période, les gens avaient été des bûcherons et des charroyeurs d'eau, mais il était heureux de dire que cette période ne représentait plus qu'un triste souvenir du passé, parce qu'aujourd'hui se trouve trop ouvertement réalisé cet adage: "Les Bretons ne seront pas des esclaves".

"La confédération a été fondée par les principes de l'ordre orangiste, et, selon lui, les orangistes d'alors ont contribué pour beaucoup à son succès en divisant le pays en comtés, districts et provinces. Avant le temps de Guillaume d'Orange, la hiérarchie gouvernait, mais depuis son avènement, le peuple a gouverné et continuera de gouverner. Le peuple d'aujourd'hui vit, pour ainsi dire, trop dans le passé en rappelant sans cesse les hauts faits de ses ancêtres. Que pourront dire de leurs ancêtres les enfants de demain, à moins que ceux-là ne s'agitent et ne se créent un nom pour eux-mêmes".

"Il tourna en dérision l'idée que les rebelles de 1837 étaient des patriotes, et se battaient pour une juste cause. Il donna une vive description de la marche des L.O.L. contre les rebelles. Il ne fut pas nécessaire de les appeler sous les armes. Ils se levèrent comme un seul homme pour écraser les rebelles qui n'étaient que des fous et des gens sans aveu chassés de leur propre pays et voulant s'emparer du Canada pour les Etats-Unis".

M. HUGHES: Ce compte rendu ne prétend pas être textuel. Pour le fond, il est exact, rédigé qu'il est par le reporter.

CAPITAINE DU PORT DE MONTREAL.

*M. CARVELL demande:

1. A-t-on apporté quelque modification dans le poste du capitaine du port de Montréal?

2. Le port a-t-il été divisé en deux sections, une de l'est et l'autre de l'ouest?

3. S'il en est ainsi, qui a la charge respective de chaque section?

4. Qui a proposé cette modification?

M. HAZEN:

1. Non.

2. Afin de faciliter la surveillance du front de fleuve fort étendu du port de Montréal, le port a été divisé en deux parties: celle de l'est et celle de l'ouest

3. Le capitaine du port est spécialement chargé de la partie de l'ouest et son adjoint est chargé de la partie est.
4. Personne.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

M. SINCLAIR demande:

1. Le capitaine T. Bourassa a-t-il eu de l'avancement des commissaires du port de Montréal?
2. Son salaire a-t-il été augmenté récemment?
3. Dans l'affirmative, quel est le chiffre de cette augmentation?

M. HAZEN:
1. Non.
2. Oui.
3. $850 par an d'augmentation, à partir du 1er avril 1913.

QUAI A L'ILE PERROT.

M. BOYER demande:

1. Quel est le montant qui apparaissait dans le budget de 1911-1912 concernant la construction d'un quai au village de l'Ile-Perrot-sud?
2. Quelles sont les personnes qui ont demandé et suggéré au Gouvernement de retrancher cet item?
3. Quelles ont été les raisons alléguées?

M. ROGERS:
1. Il y a un rapport dans les dossiers du département évaluant le coût approximatif d'un nouveau quai à l'île Perrot-sud à $5,000, mais aucun crédit n'a été demandé au budget.
2 et 3. Le département n'a aucun renseignement à ce sujet.

BRISE-LAMES A NEW-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel crédit la dernière administration se proposait-elle d'insérer dans le budget de 1911 pour le prolongement du brise-lames à New-Harbour?
2. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quand?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?
4. Quellequ'une des soumissions a-t-elle été acceptée? Dans la négative, quelle en est la raison?
5. S'il n'est pas donné suite au crédit projeté, quelle en est la raison?

M. ROGERS:
1. $27,000.
2. Oui; elles devaient être reçues le 17 octobre 1911.
3 et 4. Aucune.
5. Nécessité de pourvoir à d'importants travaux.

DEMISSIONS.

M. OLIVER demande:

1. Pour quelle raison J. R. Mackenzie, inspecteur du feu pour le district n° 1, dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique, ayant sa résidence à Revlestoke, a-t-il été renvoyé?
2. Quand a-t-il été destitué?
3. Quel salaire recevait-il lors de son renvoi?
4. Par qui a-t-il été remplacé?
5. Quelle était l'occupation du remplaçant avant d'être nommé?
6. Quel est son salaire?

M. CROTHERS: Il a répondu à cette question la semaine dernière.

M. OLIVER: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur.

M. CROTHERS: A ce moment, je n'avais pas la réponse écrite, mais j'ai dit que je la remettrais plus tard, c'est ce que j'ai fait.

M. BELAND demande:

1. Un gardien des pêcheries aux Sept-Isles, nommé Migneault, a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, une enquête a-t-elle eu lieu?
3. Quel a été le motif de son renvoi?
4. Qui l'a remplacé, et sur quelle recommandation la nouvelle nomination a-t-elle été faite?
5. Une correspondance a-t-elle été échangée à ce sujet entre l'honorable P. Landry, président du Sénat, et quelque membre de l'exécutif?

M. HAZEN:
1. Oui, le 28 novembre 1910.
2. Non.
3. Service non satisfaisant.
4. Elzéar Levesque, sur la recommandation de Joseph Girard, M.P.
5. Oui.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de tous documents, correspondance, accusations, requêtes, précis de témoignages, rapports, mémoires, etc., en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, se rapportant à la destitution de William Boudreau, gardien de phare, à Port-Félix (N.-E.), et, si une enquête a été tenue, un relevé en détail des dépenses de cette enquête, ainsi que copie de tous les documents en rapport avec la nomination de son successeur.—(M. Sinclair).

Copie de tous rapports, correspondance, et autres documents dans le département des Chemins de fer et des Canaux se rapportant en quelque manière à un projet d'étude et de construction d'une ligne ferrée entre Country-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.), et Cap-George (N.-E.), ou tout autre point dans le comté d'Antigonish.—M. Chisholm (Antigonish).

Un relevé donnant la date et les conditions du contrat signé par le département des Postes en 1911, pour le droit d'utiliser les machines à vente automatiques de timbres et disant par qui il a été signé.—(M. Lemieux.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX COLIS POSTAUX.

Sur motion de l'honorable L. P. Pelletier (directeur général des Postes) il est

ordonné que la Chambre siégera en comité général demain pour étudier la résolution suivante:

Qu'il y a lieu d'établir un système de poste aux colis, et de pourvoir à la nomination de deux officiers et surveillants, à un traitement initial de $2,800, avec augmentation annuelle jusqu'à un maximum de $3,500.

CONTRIBUTION POUR LA FAMILLE DU CAPITAINE SCOTT.

M. LEMIEUX: J'ai vu, l'autre jour, dans les journaux que le gouvernement anglais avait accordé une contribution en faveur de la famille du capitaine Scott. Je sais que le très honorable premier ministre a exprimé l'intention, durant la session, de faire quelque chose pour cette famille.

Puis-je lui demander s'il a étudié la question et si nous pouvons espérer, quand les crédits supplémentaires seront déposés, trouver quelque chose en faveur de la veuve et de l'orphelin du capitaine Scott?

M. BORDEN: Le budget supplémentaire est un peu retardé par l'absence de l'honorable ministre des Finances qui en a la révision finale. Quand il sera déposé, je crois que mon honorable ami y trouvera un crédit à cette fin.

LES TRADUCTEURS ET LA SALLE DE LECTURE.

M. BUREAU: Monsieur l'Orateur, il arrive assez souvent que les députés qui parlent en français citent des extraits des journaux anglais qui sont dans la salle de lecture. Ils traduisent ces extraits et donnent la citation en français. Quand il s'agit de traduire ces discours en anglais, les traducteurs aimeraient à être admis dans la salle de lecture pour donner le texte même de l'écrit cité. On me dit que l'Orateur a donné des ordres interdisant l'accès de la salle de lecture aux traducteurs. Cela les oblige à faire une nouvelle traduction et la citation peut n'être pas conforme au texte. Je vous demanderais, monsieur l'Orateur, de donner les instructions nécessaires pour que ces traducteurs aient accès à la salle de lecture, quand c'est nécessaire pour l'expédition de leur travail.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas à ma connaissance que des ordres comme ceux-là aient été donnés et ils n'ont certainement pas été donnés par moi, autant que je me rappelle. J'ajouterai que celui qui a fait une citation la communique ordinairement aux employés du hansard. Quoi qu'il en soit, autant que je me rappelle, je n'ai pas donné de pareils ordres.

M. BELAND: Il y a une Eminence grise quelque part.

L'EXPOSITION DE GAND.

M. BELAND: Vu la grande importance qu'aura l'exposition universelle de Gand, en Belgique, cette année, je désirerais savoir si le Canada y sera représenté et, dans l'affirmative, si un commissaire a été nommé.

M. BURRELL: Le Canada est toujours représenté aux expositions universelles, car nous avons un personnel complet sous les ordres d'un commissaire. Il sera peut-être nécessaire d'envoyer un ou deux fonctionnaires supplémentaires à Gand, mais nous aurons une excellente représentation.

M. BELAND: Le ministre veut-il parler de M. Hutchinson?

M. BURRELL: Oui.

3e LECTURE

DU BILL DE LA PROTECTION DES DOUANES ET DES PECHERIES.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 3e lecture du bill (n° 35) modifiant la loi de la protection des Douanes et des Pêcheries.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Douanes peut-il nous dire si le navire qui a été commandé pour le service des Douanes a été livré ou s'il doit l'être prochainement?

M. REID: La construction de ce navire a été ordonné en Angleterre, mais il ne sera pas prêt avant six mois.

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

DISCUSSION DU BILL DES RENTES VIAGERES.

Sur motion de l'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes) le bill (n° 196) modifiant la loi des rentes viagères est voté en 2e lecture et le Chambre se forme en comité pour en discuter les articles. (Présidence de M. l'Orateur.)

Sur l'article premier (la rente est augmentée de $600 à $1,000).

M. LEMIEUX: Plusieurs questions ont été posées au ministre des Postes lorsqu'il a déposé la résolution, l'autre jour; peut-il donner les renseignements qui lui ont été demandés?

M. PELLETIER: M. Bastedo a apporté une copie de l'affiche qui sera placée dans les bureaux de poste. C'est une des propositions faites par l'honorable député de Rouville.

M. LEMIEUX: Où ces affiches sont-elles imprimées? A qui l'entreprise a-t-elle été concédée et quelle quantité a-t-on ordonnée?

M. PELLETIER: L'entreprise est concédée à la "E. L. Ruddy Company" de Toronto.

M. LEMIEUX: Pour quel prix?

M. PELLETIER: M. Bastedo me dit que cette compagnie affichera ces annonces pour la somme de $15,000.

M. LEMIEUX: Les grandes?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Comme celles que nous voyons dans la rue?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Quel est le nombre des petites?

M. PELLETIER: 10,000.

M. LEMIEUX: Que coûteront les grandes affiches et quel est le prix des petites par mille?

M. PELLETIER : Il n'y a qu'un prix pour les grandes et les petites affiches. Je faisais erreur en disant que nous avons ordonné 6,000 grandes affiches. M. Bastedo m'informe que le nombre total des tableaux d'affichage (bill-boards), sur lesquels ces affiches seront installées, est de 1,068.

M. LEMIEUX : Je crois que le département utilisera non seulement les clôtures appartenant aux particuliers, mais aussi les grands tableaux d'affichage que nous voyons sur le parcours des chemins de fer.

M. PELLETIER : Je ne crois pas que cette compagnie possède des tableaux d'affichage sur le parcours des voies ferrées. Elle a ses propres tableaux d'affichage dans un grand nombre de villes du Canada et fait de la publicité pour beaucoup de monde. Ses affaires s'étendent dans une grande partie du pays. Ses tableaux d'affichage sont permanents et installés dans les endroits choisis par la compagnie. Dans les burfeaux de poste, les affiches seront sur un tableau approuvé par les directeurs des bureaux de poste.

M. LEMIEUX : Quel est le prix total de l'entreprise pour l'affichage.

M. PELLETIER : Le marché est fait pour $15,000 par année, pendant deux ans. M. Bastedo m'informe que le département a réussi à obtenir une réduction de $1,500 sur les prix réguliers.

M. LEMIEUX : A-t-on demandé des soumissions?

M. PELLETIER : Cette compagnie possède tout l'outillage nécessaire pour ces sortes d'entreprises et, après avoir pris des renseignements, M. Bastedo a constaté qu'elle pouvait faire le travail mieux que toute autre.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucun doute que cette compagnie peut faire un excellent travail et j'ai félicité le département d'avoir fait préparer des affiches aussi attrayantes; mais il y a une loi qui dit que toute entreprise dépassant $5,000 ne peut être concédée qu'au plus bas soumissionnaire. Comment le ministres des Postes a-t-il pu éluder cette loi?

M. PELLETIER : Nous avons d'abord fait de la publicité dans les journaux, mais ce moyen était très coûteux et ne donnait guère de résultats. Cette compagnie s'est adressée à M. Bastedo et lui a proposé ce mode d'affichage. Après avoir bien étudié la question et pris des renseignements auprès de ceux qui avaient déjà fait de l'affichage, M. Bastedo en est venu à la conclusion que le moyen méritait d'être essayé. Les conférenciers coûtaient $27,000 par année, en salaires et frais de déplacement, et ce mode d'affichage, dont nous attendons de meilleurs résultats, ne coûtera que $15,000 par année.

M. LEMIEUX : Il n'y a aucun doute que ces affiches sont un excellent moyen de publicité, mais ce que je désire savoir c'est comment le ministre a pu faire pour ne pas se conformer à la loi qui exige que des soumissions soient demandées.

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne trouvera rien dans la loi qui oblige le département des Postes à demander des soumissions, dans un cas comme celui-ci. La loi exige que des soumissions soient demandées dans les entreprises ordinaires, mais il s'agit ici d'un travail spécial et nous sommes obligés de nous adresser à ceux qui sont en état de l'exécuter.

M. LEMIEUX: Où en est-on actuellement avec ces rentes viagères?

M. PELLETIER: Les recettes durant le dernier exercice ont été de $415,628.58 et celles de l'exercice précédent, de $441,600.60, soit une diminution d'environ $25,000. Il y a 3,163 porteurs de rentes.

M. BELAND: Quel est l'âge moyen de ces porteurs?

M. PELLETIER: L'annexe qui est à la suite du rapport du ministre des Postes donne tous ces renseignements en détail. Dans la plupart des cas, les acheteurs de rentes à jouissance immédiate sont âgés de 60 à 64 ans et l'âge des acheteurs de rentes à jouissance différée, varie entre 20 et 24 ans.

M. McKENZIE: Qu'entend-on par rente à jouissance différée?

M. PELLETIER: C'est la rente que l'on peut acheter à tout âge, après cinq ans, et continuer à payer jusqu'à 55 ans, et même au delà. L'autre rente, qu'on appelle à jouissance immédiate, peut être achetée par ceux qui sont âgés de 55 ans ou plus.

M. NESBITT: Avant d'accorder cette entreprise de lithographie, a-t-on demandé des prix aux autres maisons?

M. PELLETIER: On me dit qu'il existe d'autres maisons, mais le directeur du département des rentes viagères est d'opinion que celle que nous avons employée est la mieux outillée pour ce genre de travail.

M. NESBITT: Ceux qui, comme moi, sont dans les affaires, sont constamment sollicités par des agents de publicité. Je ne blâme pas celui qui a réussi à faire accepter ses offres par M. Bastedo; il a été très habile. Mais un homme d'affaires qui aurait la publicité à faire n'accepterait pas les propositions d'un agent avant de s'être renseigné auprès des autres compagnies de publicité. Je ne prétends pas, comme l'honorable député de Rouville, qu'on aurait dû demander des soumissions par voie de journaux, mais, en écrivant aux autres maisons, M. Bastedo aurait pu facilement savoir s'il n'était pas possible de faire un marché plus avantageux que celui-là. Parce qu'un agent affirme que sa compagnie est la seule dans le pays qui puisse faire ce travail, il ne faut pas en conclure que c'est absolument vrai. Nous avons au Canada beaucoup de maisons de publicité, dans le genre de celles-ci, et la simple prudence exigeait de leur demander leurs conditions.

M. PELLETIER: M. Bastedo me dit, et je partage sa manière de voir, que cette maison est la mieux outillée de toutes pour ce genre de travail.

M. NESBITT: On trouve même que la compagnie Stone n'est pas la meilleure, bien que ceux qui la composent puissent être d'execellentes gens.

M. PELLETIER: J'avais commencé à dire que M. Bastedo a fait, en cette occurrence, ce que, dans mon estime, réclamait l'intérêt public. Il en aurait agi en la même façon, s'il eût été personnellement intéressé.

M. NESBITT: Je n'aimerais pas retenir ses services pour faire un travail de cette nature.

M. PELLETIER: J'ai trouvé que M. Bastedo est un fonctionnaire dont les services sont efficaces et qu'il est un des employés qui réussissent parfaitement à mener à bien le travail qu'ils entreprennent d'exécuter; aussi ai-je placé en lui la plus grande confiance . . .

M. NESBITT: Je n'ai rien à dire contre ses aptitudes.

M. PELLETIER: L'honorable député devrait se rappeler que nous avons réussi à obtenir une diminution de $1,500 dans le prix réclamé aujourd'hui.

M. NESBITT: Je suppose que l'honorable ministre a entendu parler des catalogues Morgan et qu'il connaît les prix mentionnés à cette publication pour ces articles.

M. PELLETIER: On m'informe, en outre, que les journaux qui contenaient les invites à la concurrence, ayant cessé de nous fournir un état exact, le chef de cette division a cru nécessaire d'arrêter immédiatement ce nouveau système d'annonce.

M. GRAHAM: Je manquerais à l'orthodoxie, si je ne tenais pas compte des avantages qu'offre l'annonce dans les journaux. Je dis, cependant, que tout dépend de la façon que l'on annonce. Une annonce qui occupe un pouce ou deux d'espace ne vaut rien. Pour atteindre le public, l'annonce doit retenir de l'espace dans les colonnes d'annonces des journaux, c'est-à-dire, conclure à cet effet une convention qui mentionne un montant élevé, et lui donner suite, durant un certain temps. En outre, il faut de l'art dans l'annonce et celle-ci requiert le travail de spécialistes. Au cours de ces dernières années, j'ai fait exécuter beaucoup de travaux lithographiques, et je dois avouer qu'il est difficile d'inviter la concurrence pour l'exécution d'ouvrages de cette nature, étant donnée la différence dans la qualité des travaux qu'il faut exécuter. J'ai pris pour règle de me mettre en communication avec certaines maisons bien connues et de leur dire:

Nous voulons faire exécuter tels et tels travaux d'impression; faites-nous connaître vos devis et vos prix. Je n'ai toujours traité qu'avec les maisons les mieux cotées. Si l'honorable directeur général des Postes voulait consulter l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), en sa qualité d'organisateur d'élection, il constaterait le même fait. Cet honorable ministre dirait à des compagnies de cette nature: Nous tenons à nous montrer sous ce jour et à faire voir les autres sous des couleurs toutes différentes; voyons ce que vos artistes peuvent faire et donnez-nous la liste de vos prix. C'est ainsi qu'on aura la concurrence dans les prix et dans la nature de l'ouvrage exécuté. L'honorable directeur général des Postes et M. Bastedo également constateront qu'il n'y a, dans le monde entier, rien qui prête à une diversité de prix aussi grande que l'est celle qui existe pour les travaux de lithographie. On aura devant soi deux dessins soumis par deux maisons recommandables, l'un, au point de vue du résultat à obtenir, tout aussi bon que l'autre peut-être; cependant, on constatera une différence de prix qui varie, peut-être, de 50 p. 100. Si l'on s'est formé une idée, il peut arriver—ce qui se produit souvent—qu'on la réalise d'une façon différente. Cet homme a conçu ce dessin, soit en voyant une photographie, soit en examinant un tableau, qui l'a frappé et qui lui a donné une idée maîtresse. Il communique cette idée à trois ou quatre ateliers de lithographie à qui il demande de s'en servir et d'y ajouter le vernis nécessaire. Ce sont des détails que je me permets de faire connaître et que m'a appris

mon expérience pratique de plusieurs années dans cette industrie. D'ici à deux ans, le département peut se former lui-même une idée de ce qu'il faut faire dans cette division de la lithographie. Les maisons qui mettent sur le marché des produits brevetés—pour ne citer qu'un cas—n'acceptent pas indifféremment les dessins qui doivent figurer aux papiers qui enveloppent leurs livres et leurs brochures, tels qu'ils sont soumis par la compagnie qui exécute ce travail; elles font le choix de leurs propres dessins, dont elles laissent l'embellissement à la compagnie de lithographie qu'elles ont choisie. A mon sens, la seule façon pratique, au point de vue des affaires de faire exécuter ce travail, c'est d'exposer à cinq ou six des maisons les mieux cotées le but qu'on se propose d'atteindre et la nature de l'article qu'on veut placer devant le public; c'est ainsi que nous pourrons choisir nos propres dessins et nos prix.

Le ministre des Postes a dit, l'autre jour, qu'on adressait des brochures aux receveurs de la poste. Cette idée est bonne, dans sa portée, mais il m'a semblé que le ministère pourrait faire plus, c'est-à-dire adresser, par courrier, à chaque électeur du Canada une petite brochure contenant tous les renseignements désirables sur ce point. Rien ne s'impose plus rapidement à l'attention d'un homme que ce qu'il reçoit directement par le courrier; il est plutôt à supposer que la remise de main à main que pourrait faire de cette brochure le receveur de la poste n'aura pas l'effet désiré. Le ministre des Postes, dans le but d'atteindre les électeurs, lorsqu'il s'agirait d'une affaire politique, n'adresserait pas la littérature qui se rapporterait aux élections et au receveur de la poste, en demandant à celui-ci de répandre cette littérature, non, mais il adresserait directement cette littérature à l'électeur lui-même. Je crois donc qu'il n'existe de meilleur moyen d'atteindre les électeurs que celui qui consiste à lui adresser, par le courrier, une petite brochure énonçant les bienfaits et les avantages du système des rentes viagères. Ce statut est bon et, si on l'applique de la façon voulue, il pourra, je crois, être très avantageux pour notre population. Ce système l'emporte sur toutes les autres institutions de cette nature, en ce sens qu'il fournit une garantie absolue à tous ceux qui voudront s'en prévaloir, et cela à des frais d'administration qui représentent une somme insignifiante. Si ce système est expliqué à notre population, de la manière qu'il convient de prendre—et même, il faut du temps pour atteindre ce résultat—avant quelques années, le ministère transigera un fort volume d'affaires, à ce point de vue, non pour l'avantage du Gouvernement, mais pour celui de la population du Canada.

M. GRAHAM.

M. LEMIEUX: Ai-je raison de dire qu'il existe un statut qui oblige tout ministre qui préside à un département quelconque de l'Etat d'inviter la concurrence, chaque fois qu'il s'agit d'une entreprise dont le coût d'exécution dépasse $5,000? Le directeur général des Postes a accordé à la compagnie Stone, à responsabilité limitée, l'entreprise, dont la durée sera de deux ans, de l'impression d'affiches considérables, travaux qui coûteront environ $28,000. L'honorable premier ministre voudra-t-il me dire comment le département peut s'exempter d'inviter la concurrence, en présence même du statut dont je parle? Ce dernier ne se rapporte-t-il qu'au ministère des Travaux publics, ou bien s'applique-t-il à tous les autres départements?

M. BORDEN: Tel que je me le rappelle, ce statut ne s'applique qu'aux Travaux publics, mais, dans la pratique, tous les autres départements l'observent.

M. LEMIEUX: Dans le cas qui nous occupe, je crois que l'honorable directeur général des Postes aurait dû inviter la concurrence. Tel que le dit l'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt), la compagnie Stone n'est pas la seule compagnie qui peut imprimer ces affiches. Je suis prêt à admettre que ces affiches sont loin de nuire au ministère des Postes, mais nous discutons maintenant le principe. Lorsque je m'occupais de journalisme, la "Gazette", de Montréal, avait l'habitude d'exécuter les commandes d'impression des affiches considérables, celles qui contenaient les annonces des théâtres et autres. Comment se fait-il que le ministère des Postes se soit adressés à la compagnie Stone, à responsabilité limitée—à l'endroit de laquelle, il va sans dire, je n'entretiens pas le moindre préjugé—et qu'il ait ignoré les autres maisons de typographie qu'on trouve au Canada? Toutes les grandes cités du Dominion possèdent des maisons qui exécutent des travaux de la nature de ceux dont il s'agit maintenant; le Gouvernement aurait dû, au moins dans un cas semblable, essayer d'encourager la concurrence. Si l'on fait une édition considérable de ces petites brochures, celles-ci seront-elles imprimées à l'imprimerie de l'Etat?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: A l'avenir, je conseillerais à l'honorable ministre d'inviter la concurrence, lorsqu'il s'agira dentreprises aussi considérables.

M. PELLETIER: Lorsqu'on a cessé de publier des annonces dans les journaux, parce que ce système n'avait pas produit les résultats qu'on en espérait, les intéressés sont venus nous soumettre cette idée—dont les honorables membres de la gauche ont reconnu l'excellence—que l'affiche

dont il est question attire certainement l'attention et qu'elle est bien faite. C'était là l'idée que la compagnie se formait; elle s'est adressée à nous, offrant d'exécuter ce travail au prix régulier qu'elle réclamait de tous ses autres clients. M. Bastedo n'a pas cru que nous devrions accepter ces dessins, tels qu'une compagnie nous les avait soumis, pour nous adresser ensuite à une autre compagnie et pour lui soumettre les mêmes dessins.

M. NESBITT: Cela est parfaitement juste, et il n'y avait aucune nécessité d'agir de cette façon.

M. PELLETIER: Je crois qu'il est simplement juste, si quelqu'un s'adresse à nous avec quelque chose qui nous convient et qu'il nous l'offre à un prix raisonnable, que nous profitions de l'aubaine qui nous est offerte. Ainsi que je viens de le dire, le renseignement que M. Bastedo obtint sur cette compagnie, de certains de ses clients, voulait que l'ouvrage exécuté par cette compagnie eût donné satisfaction à ses clients. Nous avons obtenu une diminution de $1,500 dans le prix ordinaire, et j'estime que personne n'aurait pu faire mieux. Il n'existe pas de loi qui oblige le ministère des Postes d'inviter la concurrence, si ce n'est que lorsqu'il s'agit du transport des sacs du courrier. Il est d'usage d'inviter la concurrence, lorsque le public, en général, peut concourir, mais il s'agit ici d'une idée exprimée par une compagnie si le prix est raisonnable—et l'on n'a pas prétendu qu'il était trop élevé, puisque nous nous trouvons à payer $1,500 de moins que le prix que doivent acquitter les clients de cette compagnie—je crois que nous nous en trouverons bien.

M. GRAHAM: On aimerait connaître le prix que les clients acquittaient.

M. PELLETIER: M. Bastedo a dit qu'après la pression considérable qu'il avait exercée sur cette compagnie, celle-ci avait consenti à faire cette diminution, et nous avons cru avoir fait un excellent marché. De plus, nous avons mentionné ces petites affiches qui ne nous coûtent rien. Ainsi donc, en résumé, les honorables membres de la Chambre constateront que nous avons fait un très bon marché.

M. MEDERIC MARTIN (Sainte-Marie, Montréal): Monsieur le président, je voudrais savoir du ministre le prix des brochures, par mille.

M. PELLETIER: Ces brochures sont imprimées à l'Imprimerie nationale. Quant à ces annonces ou affiches, j'en ai donné le prix tout à l'heure. Ces annonces, de petit format, comme mon honorable ami en a devant lui, avec les grandes affiches qu'on peut voir dans les rues, vont coûter $15,000 par année, au lieu de $28,000 que les conférenciers nous coûtaient.

J'ai donné ces chiffres-là tantôt, et mon honorable ami les trouvera dans le hansard.

M. NESBITT: Lorsque des hommes d'affaires ont besoin de faire exécuter des travaux de cette nature, ils ont l'habitude de donner aux compagnies une idée de ce dont ils ont besoin et de leur laisser préparer des dessins qui sont ensuite soumis à leur approbation. C'est ainsi qu'ils peuvent choisir entre quatre et cinq dessins; on ne note pas le dessin préparé par un homme pour le passer à un autre. C'est parce qu'elle a réalisé assez de profits dans l'exécution de cette commande, que la compagnie a inclus ces petites affiches. Ces gens-là ne travaillent pas par charité. Il y a beaucoup de maisons qui accordent aux marchands de gros un escompte de 50 ou de 60 p. 100 sur les prix indiqués à leur catalogue. Je ne trouve pas à redire aux prix, mais au système en vigueur. A mon sens, c'est le principe qui est erroné. Je crois encore qu'on ne doit pas donner une entreprise dont la durée doit être de deux ans; il ne s'agit ici ni plus ni moins que d'un essai. Au dire du ministre, la publication d'annonces dans les journaux ne donne pas de résultats satisfaisants. A vrai dire, les plus grands annonceurs du pays sont ceux qui se font de la publicité par la voie des journaux et revues. Je ne connais rien d'aussi inutile que la réclame au moyen d'affiches que chacun se plaît à déchirer. Il ne passe pas de garçonnet qui n'en enlève quelque morceau.

M. PELLETIER: A différents endroits, la compagnie a des employés qui examinent les affiches à des intervalles réguliers et remplacent immédiatement celles qui sont déchirées.

M. NESBITT: Le ministre, j'en conviens, est animé des meilleures intentions, mais ceux qui sont chargés de la surveillance des affiches s'acquittent mal de leur tâche et, bien souvent, ne remplacent pas les affiches déchirées. C'est un essai qui coûte très cher, et il me semble qu'avant de se lier par un contrat pour deux ans, le ministre aurait dû faire l'essai du système pendant un temps moins long.

M. STANFIELD: Je ferai observer à l'honorable député que certains des plus grands annonceurs font grand usage des affiches—la compagnie Penman, par exemple.

M. NESBITT: Je ne sais pas d'autre maison que celle dont l'honorable député fait partie et la compagnie Penman, à qui la réclame par l'affiche ait mieux réussi que la publicité par la voie des journaux, et je dois dire à mon honorable ami qu'il est beaucoup d'autres maisons qui font autant et même plus de publicité et d'affaires que la sienne, qui ne publient d'annonces que dans les journaux et les revues. Na-

turellement, c'est affaire d'opinion. A mes yeux, l'annonce par l'affiche ne vaut pas un zeste. Je ne fais de publicité que dans les journaux et les revues.

M. PELLETIER: J'ai le plus grand respect pour l'opinion de mon honorable ami; mais le chef du service des rentes viagères m'apprend que grâce à l'annonce par l'affiche le nombre des demandes de renseignements s'est accru de soixante-six pour cent.

M. GRAHAM: C'est peut-être le résultat des annonces publiées dans les journaux qui commence à se faire sentir.

M. PELLETIER: Je ne le crois pas.

M. LEMIEUX: Pour ce qui est de l'observation du représentant de Colchester, je dois dire que les "irrétrécissables de Stanfield" se passent de réclame. Mais revenons aux prescriptions de la loi à l'égard des ouvrages dont le coût excède $5,000. L'article 36, chapitre 39, volume 1 des Statuts revisés, est ainsi conçu:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la dircetion d'un ministère du gouvernement, le ministre qui a la charge de ce ministère demande des soumissions, pour l'exécution de cet ouvrage, au moyen d'annonces publiques, excepté dans le cas,—

(a) d'urgence, alors que les délais nuiraient à l'intérêt public; ou

(b) alors que la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère; ou

(c) dans le cas où le coût estimé de l'entreprise n'atteint pas cinq mille dollars, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

2. Chaque fois que pour quelques travaux, il est nécessaire de demander ou il est demandé des soumissions, le ministre soumet au Gouverneur en conseil toutes les soumission reçues pour ces travaux et l'entreprise est adjugée conformément à l'ordre du Gouverneur en conseil.

Je regrette que dans le cas actuel mon honorable ami ait manifestement enfreint la loi. Celle-ci est applicable à tous les ministères et non seulement à celui des Travaux publics, et les cas où il ne doit pas être demandé de soumissions sont clairement déterminés. Je considère que le ministre devrait, dans les circonstances, résillier le contrat et demander des soumissions.

M. BORDEN: L'honorable député, c'est évident, interprète mal la loi dont une des dispositions est ainsi conçue:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un ministère du Gouvernement.

M. LEMIEUX: Il s'agit ici d'un ouvrage.

M. BORDEN: Ce n'est pas un ouvrage dans le sens que la loi donne manifestement à ce mot; et d'ailleurs cette loi a trait au ministère des Travaux publics.

M. LEMIEUX: Oui, mais il s'agit là d'une disposition générale.

M. BORDEN: Je sais, et elle est ainsi conçue:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un ministère du Gouvernement, le ministre qui a la charge de ce ministère demande des soumissions, pour l'exécution de cet ouvrage, au moyen d'annonces publiques, excepté dans le cas—

(a) d'urgence, alors que des délais nuiraient à l'intérêt public, ou

C'est-à-dire dans le cas où il y a lieu d'exécuter l'ouvrage avec la plus grande célérité, afin de prévenir la destruction ou l'endommagement de quelque propriété de l'Etat.

(b) alors que la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère; ou

(c) dans le cas où le coût estimé de l'entreprise n'atteint pas cinq mille dollars, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

Il est évident que la loi ne vise pas les cas de la nature de celui qui nous occupe en ce moment; mais, je répète, même dans les cas comme celui-ci, il est d'usage de se conformer à cette règle-là, c'est-à-dire de demander des soumissions. Pour s'écarter de cette règle, le ministère des Travaux publics doit toujours y être autorisé par un décret du conseil, ainsi que la loi l'exige.

M. LEMIEUX: Dans le cas actuel, s'est-on fait autoriser par décret du conseil?

M. BORDEN: Je n'en sais rien; mais je ne crois pas que l'on doive considérer la publicité comme un ouvrage public, dans le sens que le législateur donne à ce mot.

M. PELLETIER: Si le principe que pose l'honorable député de Rouville devait prévaloir, il ne nous resterait que bien peu de à ce mot. Quand il s'agit d'un ouvrage punaux; mais ce genre de publicité n'est pas autre chose que des annonces. Qui aurait jamais pensé à faire soumissionner la publication d'annonces? Nous demandons des soumissions par la voie des différents journaux et payons de ce chef des milliers et des milliers de dollars, et jamais il n'est venu à l'idée de personne de faire soumissionner la publication de ces annonces.

Nous avons acquis la conviction que ce genre de publicité donne les meilleurs résultats. Le chef du service est persuadé que le public a tout à gagner à cette réclame, et voici maintenant qu'on vient nous dire qu'il s'agit là d'un "ouvrage", dans le sens que la loi donne à ce mot. Quand il s'agit d'un ouvrage public, on trace un plan et dresse un cahier des charges qui servent ensuite de base aux soumissions. Cela ne se fait pas dans un

cas comme celui-ci. Notre but est de tâcher de faire savoir aux gens que cette loi existe, qu'elle est dans leur intérêt, et nous recourons à ce moyen pour porter le fait à leur connaissance. On ne saurait assurément dire qu'il s'agit là d'un "ouvrage" dans le sens de la loi.

M. LEMIEUX: Pour populariser le système des rentes viagères au Canada, on ne peut pas plus se passer de publicité qu'on peut se passer de timbres-poste pour affranchir les lettres. Les timbres-poste, il faut les imprimer. Comment nous y sommes-nous pris en 1897 pour charger une maison de Montréal de l'impression des billets fédéraux et des timbres-poste? Grâce à la publication d'annonces, la concurrence nous a permis d'obtenir une réduction de prix très sensible. Mon honorable ami est un homme trop pratique pour contester cela, pour nier—peu importe que le ministère soit ou ne soit pas obligé de faire de la publicité pour vulgariser le système des rentes viagères—que les affiches constituent un auxiliaire et font partie du matériel de ce système.

M. EMMERSON: Y a-t-il contrat?

M. LEMIEUX: Sans doute. Pour que le travail soit fait au meilleur compte possible, le ministre doit demander des soumissions, inviter les diverses maisons de lithographie du pays à faire leur prix. A-t-il demandé de telles soumissions? Il dit que non. Il ne s'est adressé qu'à la Stone Company, Limited, de Toronto, quand il existe au Canada, entre Vancouver et Halifax, une vingtaine de maisons qui font la lithographie. Je ne prétends pas que le prix soit excessif . . .

M. PELLETIER: Nous avons passé contrat avec la compagnie E. L. Ruddy, de Toronto, et non avec la compagnie Stone.

M. LEMIEUX: Vous avez les tableaux d'affichage et les affiches que l'on colle dessus; vous avez la gravure que l'on nous mettait sous les yeux, il y a un instant, et vous avez les grandes affiches que l'on voit sur la rue. Mon honorable ami ne prétendra certainement pas que s'il avait invité quinze ou seize maisons canadiennes à faire des offres, il n'eût pas été en mesure de faire exécuter le travail à meilleur compte. Mais il ne s'est adressé qu'à une seule. J'aimerais à connaître le prix des autres.

Le ministre n'a pas encore fourni le renseignement que je lui demandais, l'autre jour, au sujet de l'augmentation ou de la diminution du volume des affaires et du nombre de rentes viagères vendues par les receveurs de la poste depuis qu'ils sont autorisés à en vendre.

M. EMMERSON: Il serait intéressant d'avoir l'avis de l'honorable député de Peel (M. Blain), car il fut un temps où il faisait autorité en la matière. J'aimerais à savoir ce qu'il pense de l'adjudication d'entreprise sans appel de soumissions. La publication d'annonces dans les journaux lui servait même de prétexte à de longs discours.

M. McKENZIE: Cette question d'interprétation de la loi ne laisse pas d'être assez intéressante. M'étant plus d'une fois reporté au texte de cette loi, il me semble qu'elle est applicable à une multitude de cas, y compris celui dont il s'agit en ce moment. Il est bien évident qu'elle vise tous les ministères du Gouvernement. Pour le ministère des Chemins de fer, le mot "ouvrage" n'a pas le même sens que pour celui des Travaux publics ou les autres. Il existe différents ministères. Pour celui des Postes, le mot "ouvrage" signifie assurément tout ouvrage nécessaire à ce ministère. Ce mot, par conséquent, doit avoir la signification qui y serait donnée par le ministère auquel il se rapporte.

Dans le cas qui nous occupe, un fonctionnaire a suggéré une chose au ministre des Postes; pour accomplir cette chose, il faut dresser une carte à laquelle on donne le nom de réclame; mais c'est d'une carte qu'il s'agit en réalité.

Cela nécessite le même papier qu'une carte géographique et les mêmes dessins et gravures. Il faut aussi un carton pour recevoir la carte. Le département a besoin de dixaines de milliers de ces cartes et de ces affiches. Il n'y a pas en anglais un autre mot qui implique autant de travail. C'est un travail à faire pour le département; ce ne sont pas des annonces. Le département des Postes entreprend de faire ses propres annonces, d'une certaine manière qui exige des affiches et des placards. Il veut faire préparer ceux-ci. Ce n'est pas un jeu ni de la philosophie; c'est un travail qui exige l'assemblage de certains matériaux et ceux qui s'adonnent à ce genre d'occupations peuvent demander qu'on leur donne l'occasion de soumissionner et d'exécuter ces travaux. La loi déclare que cette occasion sera fournie, sauf dans certaines circonstances. Ces travaux ne sont pas compris dans les exceptions. Je soumets que la loi n'a pas été observée dans le présent cas et que le ministre ne donne pas d'explication suffisante lorsqu'il dit que ce genre de travaux ou la fourniture de ce matériel ne sont pas compris dans le mot "ouvrage". Je voudrais savoir du ministre des Postes quelle est la plus forte et la plus faible rente viagère qu'on puisse accorder.

M. PELLETIER: La plus forte est maintenant de $600, et nous nous proposons de la porter à $1,000. La plus faible rente viagère est de $50.

M. McKENZIE: Quelles catégories de personnes peuvent faire l'objet d'une rente viagère au point de vue de l'âge et de l'état de santé?

M. PELLETIER: Tous ceux qui sont âgés de plus de cinq ans. Il n'y a pas d'examen médical.

M. McKENZIE: A quel âge commence le paiement des rentes viagères et quel est le montant de la prime pour la rente la plus élevée et la rente la plus faible?

M. PELLETIER: C'est à cinq ans qu'on peut commencer à payer des primes pour une rente viagère. Le montant dépend de la rente viagère qui a été acquise, à jouissance différée ou immédiate.

M. McKENZIE: Prenons un exemple. Qu'aurait à payer un homme de 50 ans pour la rente viagère la plus élevée, étant donnée l'adoption de ce projet de loi?

M PELLETIER: On ne peut recevoir une rente viagère avant l'âge de cinquante-cinq ans.

M. McKENZIE: Quel est le montant de la prime que devra payer celui qui achète une rente viagère à quarante ou cinquante ans?

M. PELLETIER: Celui qui, depuis l'âge de quarante ans jusqu'à l'âge de cinquante ans, fait un paiement annuel de $57.56 recevra une rente viagère de $100. Chaque somme additionnelle de $100 lui coûtera le même prix. Il peut payer sa prime trimestriellement, mensuellement ou hebdomadairement, sans frais additionnels. Cela a pour objet de faciliter les paiements faits par la classe ouvrière. J'enverrai volontiers à l'honorable député un des petits livrets qui lui fourniront tous les renseignements sur le sujet.

M. McKENZIE: Si je pose cette question, c'est moins pour me renseigner que pour répandre des renseignements parmi le public. Je crois savoir que la loi sera modifiée de manière à porter à $1,000 la rente viagère la plus élevée Comment paiera-t-on cette somme?

M. PELLETIER: Si le projet de loi est adopté, le crédit rentier au lieu de recevoir $600 au plus, recevra $1,000 par année, ou $250 tous les trois mois.

M. McKENZIE: Que doit-il payer à l'âge de quarante ans pour recevoir $1,000 annuellement?

M. PELLETIER: Cela dépend du système qu'il adopte. S'il désire que le paiement de la rente viagère commence à cinquante ans, il devra payer tant, et s'il veut que le paiement soit différé à soixante ans, il aura une autre somme à payer. C'est le même système que celui des assurances, sauf qu'il n'y a pas d'examen médical et

et que le public n'a pas de frais d'administration à solder. C'est l'Etat qui supporte les frais, ce qui est un grand avantage, car celui qui achète une rente viagère sait qu'il peut compter que le Gouvernement lui versera sa rente chaque année.

M. McKENZIE: Pendant combien de temps celui qui commence ses paiements à l'âge de quarante ans devra-t-il les continuer avant d'obtenir sa rente viagère?

M. PELLETIER: Il peut faire commencer le paiement de la rente à l'âge qu'il veut à partir de cinquante-cinq ans.

M. McKENZIE: Dans ce cas, le paiement des primes cesse-t-il?

M. PELLETIER: Oui, le paiement cesse dès que la rente viagère devient payable.

M. NESBITT: Si le futur crédit rentier meurt pendant la durée des paiements, ce qu'il a versé est-il remis à ses héritiers?

M. PELLETIER: Cela dépend entièrement du contrat signé par le département et le crédit-rentier.

M. NESBITT: Lorsqu'il paie un supplément de prime, la somme qu'il a versée est elle remboursée?

M. PELLETIER: Il peut en obtenir le remboursement s'il fait de plus forts paiements.

M. SINCLAIR: Le ministre dira-t-il quels sont les taux comparés à ceux des compagnies d'assurances? J'ai entendu dire qu'il n'y a pas beaucoup d'avantages à acheter une rente viagère de l'Etat. La garantie est avantageuse, cela va sans dire, mais y a-t-il d'autres avantages relativement aux taux exigés?

M. PELLETIER: Si l'on compare le système des assurances à notre système de rentes viagères à jouissance immédiate, les compagnies d'assurances peuvent nous faire concurrence en ce qui concerne les taux, bien qu'il n'y en ait pas qui offre de meilleurs taux et que plusieurs exigent des taux plus élevés. M. Bastedo me dit qu'il ne connaît qu'une seule compagnie qui exige les mêmes taux que nous. Quant aux rentes viagères à jouissance différée, nos taux valent mieux que ceux de toutes les compagnies d'assurance, ce qui se conçoit facilement, vu qu'ils ne comprennent rien pour les frais qui sont payés à même le fonds du revenu consolidé.

M. SINCLAIR: Les taux devraient être moindres.

M. PELLETIER: Ils le sont. Lorsque le public comprendra bien ce système, il se rendra compte de ses grands avantages et il en tirera parti.

M. EDWARDS: Supposons qu'un homme de quarante ans achète la plus forte rente

viagère qui serait payable à l'âge de soixante ans, et supposons qu'il meurt à cinquante-huit ans, ses héritiers recevraient-ils quelque chose?

M. PELLETIER: Tout dépend du contrat entre l'acquéreur de la rente et le département. D'après le plan A, la succession du crédit-rentier défunt recevrait tout ce qu'il aurait payé avec intérêt composé à 3 p. 100. Il y a différents plans qui répondent à tous les besoins de la population.

M. LEMIEUX: J'appelle l'attention du premier ministre sur l'article contenant les définitions de la loi concernant les travaux publics:

"Ouvrage public" ou "travaux publics" signifient ou comprennent tout ouvrage ou propriété sous le contrôle du ministre.

Cet article de la loi s'applique généralement aux différents départements et, conséquemment, ces travaux d'affichage tombent sous le coup de la loi, et c'est une violation flagrante de celle-ci de ne pas demander de soumissions publiques.

M. BORDEN: Non seulement je ne suis pas d'accord avec mon honorable ami, mais je crois même que sa thèse n'est pas soutenable. Les annonces dans les journaux ou les affiches comme celles-ci ne constituent pas un contrat dans le sens de la loi. L'honorable député le suppose, et il fait un beau raisonnement en se basant sur cette hypothèse.

M. WILSON (Laval): Je ne suis pas d'accord avec le premier ministre quant à son interprétation de la loi. Supposons que ce ne soit pas un ouvrage dans le sens mentionné, est-il sage d'adjuger une telle entreprise sans soumission? Le ministre des Postes publie des avis d'adjudication pour le transport du courrier et je ne vois pas de différence entre ces deux services au point de vue du contrat. L'impression de ces affiches est-elle adjugée à l'entreprise.

M. PELLETIER: Elle se fait exactement de la même manière que si nous nous adressions à un journal pour lui demander de publier une annonce. Ces tableaux d'affichage n'appartiennent pas au gouvernement et ne sont pas contrôlés par l'imprimeur du Roi, mais ils sont la propriété de la compagnie qui pose les affiches. Au lieu de publier ces annonces dans les colonnes d'un journal, la compagnie les met sur ces tableaux d'affichage et nous lui donnons la même commande que nous donnerions pour une annonce dans un journal. Chaque convention relative à la publication d'une annonce dans un journal est un contrat, si on veut l'appeler ainsi, mais on lui donne le nom de commande pour une annonce.

M. WILSON (Laval): Il n'y a donc pas d'écrit entre la compagnie Ruddy et le département; mais le ministre sait qu'une commande écrite ou verbale est un contrat. Ainsi, lorsque le ministre ordonne de publier une annonce dans la "Patrie" de Montréal ou dans "l'Evénement," c'est un contrat.

M. BORDEN: La prétention de nos adversaires nous empêchera d'annoncer, car la publication d'avis d'adjudication serait un contrat, et nous ne pourrions pas publier ces avis sans demander de soumissions, et ainsi de suite.

M. WILSON (Laval): Mais l'objet de cette annonce n'est pas le même. La première annonce est un avis pour obtenir des soumissions, et lorsque le ministre des Postes adjuge la fourniture d'affiches, il accorde un contrat pour un ouvrage; ces affiches sont pour le moins un travail d'art.

M. LEMIEUX: Malgré mon respect pour le sens légal du premier ministre, je n'en maintiens pas moins mon interprétation de la loi. La loi concernant les travaux publics du Canada renferme deux parties. La première s'applique exclusivement au ministère des Travaux publics et aux biens soumis au contrôle de ce ministère. La seconde partie n'est pas limitée dans son application et renferme l'article général que je citais tantôt:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage sous la direction d'un ministère du gouvernement, des soumissions doivent être demandées.

Le ministre des Postes sait que son département ne pourrait pas construire un mur, ni même réparer un pupitre; c'est au département des Travaux publics de faire ces ouvrages. Lorsque le directeur général des Postes achète des affiches pour faire connaître par tout le pays les rentes viagère du gouvernement, afin d'engager les gens à en profiter, c'est là un "travail" suivant l'intention de la loi.

M. PELLETIER: Je n'ai pas acheté ces affiches; je n'ai rien acheté, mais simplement payé une certaine somme à cette compagnie pour poser ces affiches sur ses planches, tout comme j'ai payé les annonces publiées dans les journaux.

M. LEMIEUX: Autrefois, nous avions des agents dont le traitement était voté par le Parlement. Le directeur général des Postes s'est dispensé aujourd'hui des services de ces agents, et constatant la nécessité de faire de la publicité dans les grands centres il achète des affiches à cette fin.

M. BORDEN: Supposons qu'au lieu de prendre ce moyen, le directeur général des Postes eût engagé des hommes sandwich, que l'on emploie très souvent en Angleterre, ces hommes auraient-ils été un "travail" suivant l'intention de la loi.

M. LEMIEUX: Les hommes, non; mais les placards dont on habille ces hommes seraient un "travail" exécuté sous la direction et l'autorité du gouvernement, et si ce "travail" dépasse la somme de $1,500, la loi oblige le Gouvernement à demander des soumissions. Mon très honorable ami a oublié un passé tout récent. Je me rappelle que lorsqu'il siégait à la gauche avec ses vaillants amis, comme ils frappaient sur leurs pupitres, principalement l'honorable député de Peel (M. Blain), et comme ils tonnaient contre le gouvernement libéral parce qu'il lui arrivait quelquefois de faire exécuter de ces petits travaux sans demander de soumissions. Je crois même pouvoir trouver dans le manifeste d'Halifax un article à ce sujet, et l'honorable premier ministre ferait bien de relire cet article. Je ne prête de mauvaises intentions a personne, mais, d'après moi, la loi a été violée. La deuxième partie, ainsi que je l'ai montré, est générale et applicable à tous les ministères et à tous les travaux qu'ils peuvent faire exécuter.

M. PELLETIER: Oui, pourvu que ce soient des "travaux".

M. LEMIEUX: L'honorable ministre prétendra-t-il que l'achat de timbres n'est pas un "travail" de son ministère? Et ne demande-t-il pas des soumissions pour ce travail? N'en demande-t-il pas pour les fournitures des bureaux de poste, et pour les sacs postaux?

M. PELLETIER: Nous ne demandons jamais de soumissions pour la publicité.

M. WILSON (Laval): Je désire poser une question au sujet des hommes sandwich. Supposons, par exemple, que le gouvernement fasse circuler des hommes portant sur l'estomac l'affiche nationaliste, et dans le dos l'affiche conservatrice; quelle espèce de "travail" cela sera-t-il?

Sir EDMUND OSLER: Dans quelle mesure le public a-t-il pris avantage du système de rentes viagères?

M. PELLETIER: Je suis heureux que l'honorable député ait posé cette question. J'ai devant moi les renseignements complets, et je suis certain qu'ils intéresseront la Chambre et le public.

M. LEMIEUX: Je vois qu'un certain nombre de questions devaient être posées au ministre, qui pourrait peut-être donner au comité les réponses à ces questions pour le renseigner.

M PELLETIER: Je m'y préparais. Les demandes de rentes viagères ont été faites par les classes de personnes suivantes:

Instituteurs, femmes mariées, mineurs, commis, vieilles filles, cultivateurs, infirmières diplomées, étudiants, sténographes, marchands médecins, teneurs de livres, photographes, comptables, menuisiers, commis expéditeurs, commis de banques, avocats, ingénieurs civils, modistes, maîtres de poste, agents d'assurance, géologues, cordonniers, domestiques, marins, voyageurs de commerce, dentistes, jardiniers, professeurs de musique, barbiers, tailleurs, nouvellistes, agents de fret, dessinateurs, commis pharmaciens, officiers d'accises, lithographes, agents d'immeubles, selliers, navigateurs, employés de chemins de fer, chimistes, bibliothécaires, typographes, télégraphistes, commerçants de bois, colporteurs, deaconesses, commis de fret, télégraphistes de câble, préposés aux livres, gérants commerciaux, électriciens, employés de fabriques, encadreurs, fleuristes, mineurs, hommes de la gendarmerie du Nord-Ouest, journaliers et hommes de chantiers.

Ce serait une bonne réclame pour l'assurance des rentes viagères s'il était connu qu'un ministre de la couronne en a pris. Sans donner des noms, je crois que les honorables députés comprendront ce que je veux dire, et ce sera un bon exemple pour le public. Je donnerai maintenant les renseignements en réponse aux autres questions qui ont été posées. La première l'a été par le chef de l'opposition:

D. Combien de personnes ont acheté des rentes viagères?—R. 3,163.

Et l'honorable député de Rouville demande:

Quelle proportion a été vendue par les directeurs de la poste?

R. Environ quarante-cinq pour cent de ceux qui ont acheté des rentes viagères, dans le cours de l'année dernière, ont fait leurs remises par l'entremise des bureaux de poste.

M. LEMIEUX: Cela n'est pas mauvais.

M. PELLETIER: Nous espérons que ce sera mieux encore lorsque les directeurs de la poste seront plus au courant. Les autres questions posées par l'honorable député de Rouville, avec leurs réponses, sont comme suit:

D. Quelles sont les espérances de ceux qui sont chargés de ce travail, au sujet du développement du système de rentes viagères?

R. Dès que le peuple aura compris les avantages énormes de placer son argent dans une rente viagère, on croit qu'un très grand nombre de gens en acheteront.

D. Quels moyens a-t-on pris pour engager le public à demander des rentes viagères aux directeurs de la poste?

R. Dans les centres les plus importants on a placardé des affiches dont on a déjà parlé, et qui font savoir au public qu'il doit s'adresser aux bureaux de poste pour avoir des renseignements. Une miniature de cette affiche, comme celle que je tiens à la main, sera envoyée à tous les bureaux de poste. On avait commencé à en faire la distribution, mais on a constaté que le tube en carton dans lequel est enfermé l'affiche, n'est pas assez fort pour résister à la pression des matières postales pesantes qui partent du bureau de poste d'Ottawa, et on a dû la suspendre pour la reprendre dès qu'on aura obvié à cette difficulté. Nous croyons que cette affiche miniature

suffira dans les endroits où presque tout le monde va au bureau de poste, et les grandes affiches attireront l'attention du public dans les villes et villages.

D. Combien d'affiches a-t-on placardées dans tout le Canada?

R. 1,068.

D. Le placardage est-il limité aux villes ou cités? Où le fait-on dans les villages et les campagnes?

R. On en distribue dans 132 cités, villes et villages, dont la population totale est de 2,671,540 âmes.

L'honorable député de Russell (M. Murphy) pose les questions suivantes auxquelles voici les réponses:

D. La prime ou le prix d'achat des rentes viagères a-t-il augmenté?

R. Non. Les taux sont restés les mêmes qu'à l'époque de l'établissement des rentes.

D. Y a-t-il eu augmentation correspondante de la prime avec le chiffre de la rente?—R. Non, le coût est relativement le même pour la plus petite, comme pour la plus forte rente, et les acheteurs ne sont pas liés à aucun mode particulier de paiements; on leur accorde la plus grande liberté. Ils ne recevront que la rente pour laquelle ils paient.

M. LEMIEUX: L'honorable directeur général des Postes a-t-il fait imprimer ces affiches en français?

M. PELLETIER: Mon honorable ami peut en voir lui-même affichées dans les deux langues dans les rues d'Ottawa.

(Il est fait rapport du bill.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX MALADIES CONTAGIEUSES DES ANIMAUX.

Sur motion de l'honorable M. Martin Burrell (ministre de l'Agriculture) le bill (n° 198) à l'effet de modifier la loi des maladies contagieuses des animaux est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étudier. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sur l'article 1er (dédommagements pour les animaux abattus).

M. OLIVER: Le ministre voudra-t-il expliquer la différence entre le nouvel article et l'ancien?

M. BURRELL: La différence est celle que j'ai expliquée l'autre jour. Nous avons élevé la valeur maximum des chevaux de $150 à $200, et sur les pur-sang à $500, sur lesquels on paiera les deux tiers comme dédommagement.

M. WARNOCK: Je vois que le dédommagement sera sur une évaluation allant jusqu'à $60 pour les bêtes à corne, et $15 pour les moutons. Est-ce la loi actuelle?

M. BURRELL: A l'exception des chevaux, il n'y a pas de changement.

M. OLIVER: Quelles sont les maladies qui nécessitent l'abattage?

M. BURRELL: Nous n'en abattons virtuellement pas, maintenant. Les principales maladies qui sévissent chez les moutons sont la gale, et le charbon chez les bêtes à corne. Nous combattons le charbon en immunisant les animaux par la vaccine, et nous fournissons le vaccin.

M. HENDERSON: Il me semble que l'évaluation de $15 pour les porcs, dont les deux tiers sont payés lorsqu'un animal est abattu, est très basse. Dix dollars n'est pas le prix d'un porc présentement. L'honorable ministre a-t-il pris en considération la valeur comparative du porc avec celle des autres animaux?

M. BURRELL: Mon honorable ami parle des animaux en général. Tous ces détails ont été étudiés avec grand soin par les chefs du département des animaux vivants, et ils ont conclu que les évaluations insérées dans le bill étaient justes.

M. EDWARDS: Je partage l'avis de mon honorable ami de Halton (M. Henderson). Samedi dernier, j'ai vu demander $12 pour deux petits cochons de lait. Il faut ôter son chapeau aujourd'hui devant les bêtes à quatre pattes.

M. OLIVER: Au sujet des chevaux, le ministre ne croit-il pas qu'il devrait faire une différence au sujet des étalons en service. Généralement, ces chevaux valent beaucoup plus que l'évaluation mise dans le bill.

M. BURRELL: Nous avons considéré ce point, et nous avons élevé l'évaluation de $300 à $500. Bien peu d'étalons ont été tués, seulement quatre l'année dernière, sur un total de huit cents. Le paiement de $500 serait un adoucissement et, comme un étalon affecté de la gourme ou de la maladie du coït est sans valeur pour son propriétaire, la présente disposition pourvoirait au cas.

M. WARNOCK: La raison pour laquelle j'insistais sur l'augmentation de la compensation à allouer dans les cas où un étalon est atteint de la dourine, c'est qu'il peut encore servir pendant un an ou deux, après avoir été atteint par l'infection. Le propriétaire sait peut-être que l'animal souffre de quelque trouble, mais il le garde au service et la maladie est ainsi propagée au loin. J'ai suggéré au ministre d'augmenter la compensation dans le but d'inciter les propriétaires d'étalons atteints de cette maladie à faire rapport du cas dès l'origine.

M. BURRELL: J'attache une grande valeur à l'opinion exprimée par mon honorable ami de McLeod (M. Warnock), mais, comme je le faisais remarquer l'autre jour,

nous consacrons à cette maladie du coït toute l'attention requise.

Je pense lui avoir donné les statistiques, et, après tout, considérant le petit nombre d'étalons qui ont été atteints, considérant que nous imposons une épreuve qui, je l'espère, amènera des résultats satisfaisants, il me semble qu'il vaut mieux laisser les choses telles qu'elles sont. Si nous en arrivions à la conclusion qu'il soit désirable de présenter un amendement l'année prochaine, il serait sans doute possible de le faire.

M. OLIVER: Je n'ai aucun désir de critiquer le ministre, ni le département, mais je saisis cette occasion d'exposer mes vues personnelles sur le sujet. Je partage l'avis du ministre dans la distinction qu'il fait de la valeur additionnelle des étalons au service. Mais en ce qui concerne ces diverses évaluations du bétail, je ne le comprends pas parfaitement. Paie-t-on actuellement, en vertu de la loi, une indemnité pour le bétail atteint du charbon?

M. BURRELL: Non, nous n'accordons pas de compensation pour le charbon. Pour ainsi dire, cette maladie n'existe pas, à l'heure actuelle, au Canada. On payait autrefois une indemnité, mais il y a quelques années on a trouvé que par l'injection d'un certain vaccin, l'animal peut être immunisé. Nous avons dernièrement adopté cette méthode et nous fournissons le vaccin lorsqu'un cas de charbon se présente.

M. OLIVER: A l'heure actuelle, aucune des maladies qui atteignent le bétail n'est mise sur la liste des compensations?

M. BURRELL: Non.

M. OLIVER: Parce que dans l'occurrence, l'évaluation inscrite dans le bill est peut-être un peu basse. Mais, naturellement, si elle n'a presque pas d'effet, cela ne fait pas de différence.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (preuve des ordres donnés et règlements).

M. BURRELL: Cet article est l'ancien article de la loi auquel on a ajouté les mots suivants:

Et tout rapport, déclaration, licence, certificat ou autre document fait par un inspecteur ou autre officier, en vertu de cette loi, ou en vertu d'un ordre ou d'un règlement fait sous l'autorité de la présente loi.

On a cru que la loi n'était pas assez explicite, parce que, devant les tribunaux, il est très important d'avoir le témoignage des inspecteurs, et quelques avocats ont prétendu que sous l'ancienne loi leurs témoignages ne pouvaient être donnés. Le bill est de donner plus de force à la loi.

(L'article est adopté.)

M. BURRELL: Avant que vous rapportiez le bill, monsieur le président, je désire ajouter l'amendement suivant, qui sera l'article 3.

Cette loi entrera en vigueur le jour qui sera fixé par proclamation du Gouverneur en conseil, publiée dans la "Gazette du Canada".

Par cet article, nous avons en vue de faire connaître à nos employés l'époque exacte pendant laquelle ils devront commencer leurs évaluations.

(L'article est adopté.)

Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL (163) AMENDANT LA LOI DES GRAINS.

Sur motion de l'honorable George M. Perley (ministre intérimaire du Commerce) le bill (n° 192) ayant pour objet d'amender la loi des grains, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour l'étudier. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. PERLEY: Avant d'entreprendre l'examen de ce bill, j'aimerais à dire quelques mots sur les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur. Cette question a été depuis longtemps l'objet d'études suivies par la commission des grains et par le ministère du Commerce, ainsi que par les ministres et les députés venant de l'Ouest. A cause du nombre toujours croissant d'immigrants qui viennent au pays, et qui s'établissent particulièrement dans le Nord-Ouest, nos cultures de grains ont gagné en superficie et s'étendent au nord et à l'ouest. La conséquence est que la quantité de grain augmente chaque année et il est difficile pour nous d'en disposer promptement et efficacement. Nos compagnies de chemins de fer ont fait tous leurs efforts pour s'étendre et pour mettre à la disposition du public de plus vastes cours et un plus facile accès aux têtes de ligne, aussi bien à l'intérieur qu'aux extrémités de chemins, et aussi pour fournir le nombre voulu de wagons et de locomotives. Je pense que parfois l'on dit que peu de chose a été fait pour augmenter nos facilités de transport et d'entreposage, mais je crois que si les honorables députés veulent bien considérer les statistiques établissant l'extension donnée aux lignes de chemins de fer et l'augmentation de capacité de nos élévateurs, ils trouveront que de grands efforts ont été faits pour tenir le pas avec la production. La capacité des élévateurs à Fort-William et à Port-Arthur, l'automne dernier, a été de 27,000,000 à 28,000,000 de minots, et d'autres élévateurs sont à se construire qui augmenteront la capacité d'environ 12,000,000 de minots. Ils aideront beaucoup à remédier aux difficultés qui existent à cet endroit.

Le Gouvernement comprend toute l'importance de ne rien négliger pour aider aux

cultivateurs du Nord-Ouest à transporter sur les marchés une aussi grande quantité que possible de leurs grains, entre le moment de la récolte et la clôture de la saison de navigation sur les Grands lacs. La commission des grains a adjugé une entreprise, l'année dernière, pour la construction d'un grand élévateur à Port-Arthur. Cet élévateur aura une capacité de trois millions et demi de minots et il sera prêt en septembre prochain, à temps pour aider à disposer de la récolte de l'année. L'année dernière il y eut une plus forte proportion que d'habitude de grain mouillé et endommagé, plus grande que celle dont les élévateurs pouvaient prendre soin. A la demande de la commission des grains et après avoir étudié soigneusement la chose, le Gouvernement permit à un élévateur flottant, américain, d'entrer à Port-Arthur et à Fort-William afin d'aider à répondre aux besoins. Le résultat fut qu'une très grande quantité de ce grain mouillé et endommagé a pu être sauvé au bénéfice des cultivateurs et des propriétaires de ces grains. Afin de pourvoir à de plus grandes facilités d'entreposage pour l'hiver qui vient de s'écouler, le Gouvernement, l'automne dernier, fit des arrangements en vertu desquels un grand nombre de vaisseaux américains ont hiverné à Fort-William et à Port-Arthur. Ils ont été utilisés comme entrepôts et ont suppléé au défaut de capacité des élévateurs ordinaires. Le résultat a été fort fructueux. Nous avons aussi employé d'autres moyens pour faire face aux difficultés qui se présentaient à cet endroit. L'automne dernier, par suite d'efforts spéciaux, nous avons pu garder ouverts plus tard que d'habitude les ports de Port-Arthur et de Fort-William. Ce printemps, le ministère de la Marine et des Pêcheries prit les moyens de briser la glace en haut du Sault-Sainte-Marie et réussirent aussi à ouvrir la navigation une semaine ou dix jours plus tôt qu'elle ne se serait ouverte autrement.

Afin de pourvoir davantage encore aux besoins, surtout vers la fin de l'année, alors que le trafic est fortement congestionné, on demande des élévateurs de tête de ligne à l'intérieur. Je regrette beaucoup que mon honorable collègue le ministre du Commerce (M. Foster) ne soit pas ici pour saisir lui-même la Chambre de cette question. A la demande du ministre du Commerce, la commission des grains a consacré beaucoup de temps et d'attention à cette question. Quelques-unes des conclusions auxquelles elle est arrivée ont été inscrites dans leur rapport de janvier dernier et a été imprimé par ordre du Parlement. J'espère que la commission des grains nous aura bientôt fourni des détails et des avis, les commissaires ayant récemment fait un voyage dans l'Alberta et la Saskatchewan en vue d'obtenir de plus amples renseignements. J'espère que le président de la commission sera ici cet après-midi; il devrait y être maintenant, et je lui ai demandé de s'y rendre dès son retour à Ottawa afin de m'aider à répondre aux questions qu'on m'aura posées. Le Gouvernement admet qu'il ne faut rien négliger pour mettre sur le marché la récolte des céréales du Nord-Ouest, et il a décidé de construire aussitôt que possible quelques élévateurs aux têtes de ligne de l'intérieur, afin qu'on puisse savoir définitivement jusqu'à quel point on s'en servira et avec quel avantage. Ces élévateurs seront construits et contrôlés par le Gouvernement, par l'entremise de la commission des grains et, comme ils seront déclarés points terminaux d'après cette loi, il y aura là toute une équipe d'inspecteurs, et le grain y sera pesé et inspecté comme à Port-Arthur et à Fort-William. On pourra le vendre ensuite d'après les certificats d'inspection, et le propriétaire étant muni d'un reçu d'entrepôt, ce reçu deviendra immédiatement négociable et permettra au porteur de vendre le grain ou d'emprunter de l'argent. Inutile d'ajouter que cela sera d'un immense avantage aux cultivateurs du Nord-Ouest, surtout en automne, advenant la congestion générale du trafic. Un élévateur-transport devra être construit sur la côte du Pacifique afin de servir dès l'ouverture du canal de Panama, et il en faudra un autre au terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson afin que nous tirions tout le profit possible de la construction de ce chemin de fer et des moyens de transport qu'il doit nous procurer. Cela permettra à ceux qui auront du grain dans les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur, de l'expédier par l'une ou par l'autre route, avec les résultats les plus satisfaisants et les plus profitables. Il faudra ajouter à ces élévateurs de tête de ligne de l'intérieur les appareils de nettoyage et de séchage, ce qui, sans doute, aura pour conséquence la construction d'élévateurs-hôpitaux et nous permettra, en fin de compte, de sauver et de mettre en bon état sur le marché une grande partie du grain qui aura été endommagé. En outre, ces élévateurs ajouteront à la capacité de nos entrepôts, chose que l'Ouest réclame, et mettront l'inspection du grain en rapport plus intime avec la production, et j'en suis sûr, il résultera de tout cela un grand avantage.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'entrer dans plus de détails sur cette question. Le Gouvernement désire et veut aider de toute manière à la vente des produits du Nord-Ouest, de façon que nos gens reçoivent le plus possible pour leurs travaux. L'établissement de ces élévateurs fera, croyons-nous, beaucoup dans ce sens. Notre idée est de commencer par en établir quelques-uns afin de savoir quel effet il en

résultera et en construire d'autres plus tard si, comme nous l'espérons et comme nous nous y attendons, les résultats le justifient.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton) : Cette importante déclaration de l'honorable ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie (M. Perley) est faite, je suppose, dans le but, non seulement de faire connaître à la Chambre et au pays la politique du Gouvernement à cet égard, mais aussi de savoir ce qu'en pensent ceux des députés qui sont présents et qui l'ont entendu. Je ne puis dire que je représente une région où le blé se cultive sur une grande échelle; cependant, à titre de représentant de l'Ouest et vu que je sais un peu ce que sont ses besoins, je puis dire que le projet d'établir les élévateurs intérieurs, avec les avantages que le ministre en attend, sera dans tous les cas accueilli par la population comme une marque du désir qu'a le Gouvernement d'aider à la vente du produit principal de ces contrées. Quant à savoir jusqu'à quel point ces élévateurs auront l'effet espéré, l'expérience nous le dira. Mon idée toutefois est que, malgré les avantages qui peut-être s'en suivront, ces avantages ne seront pas absolument de ceux que le Gouvernement prévoit. Je suis d'avis que l'établissement de ces élévateurs favorisera vraisemblablement nos populations de l'Ouest, mais je doute fort qu'il en résulte tout le bien que l'on espère. Le transport des grains à quelque élévateur intérieur, l'entreposage de ce grain et sa sortie pour l'expédition entraînent nécessairement quelque dépense.

M. BENNETT (Calgary) : Les prix d'entier parcours leur sont assurés.

M. OLIVER: Sans doute, mais un remaniement de ces grains cause une dépense que le producteur devra faire. Il est à désirer que l'on réduise le plus possible cette dépense. C'est dans ce but que j'ai critiqué l'article 61a de la loi modificatrice, pensant que l'on avait l'intention de l'appliquer aux élévateurs projetés. En dernier ressort, cependant, il y aura, pour le grain qui passe par ces élévateurs, une dépense à laquelle ne sont pas sujets les grains qui se portent directement à l'élévateur du lac Supérieur. Ce surcroît de dépense, le producteur devra le porter, et ce à quoi, naturellement, il répugnera; il ne le fera ni plus longtemps ni plus souvent qu'il n'y sera obligé, et, dans des circonstances favorables à la vente de sa récolte, je m'imagine qu'il ne sera guère fait usage des élévateurs intérieurs; mais quand il en sera fait usage, les frais supplémentaires, naturellement, seront à la charge du producteur. Je ne veux pas toutefois critiquer défavorablement un projet qui, de prime abord, fait espérer qu'il tournera plus ou moins à l'avantage des habitants des provinces des prairies. Seulement, je ferai observer ceci, que la création de ces élévateurs intérieurs ne répond pas à ce que l'on avait demandé, tant à l'ancienne qu'à la présente administration, ni est-elle une exécution de la promesse formelle du chef de la présente administration quant aux mesures qu'il devait prendre pour remédier à un mal récent et qui persiste. Ce que les producteurs de grains avaient demandé, c'est l'exploitation par l'Etat des élévateurs du lac Supérieur, non pas même une exploitation partielle.

M. PERLEY: Direction et exploitation.

M. OLIVER: Soit; exploitation, sous la responsabilité du Gouvernement. Peu importe à qui appartient l'élévateur, ce que l'on avait demandé, c'est que le Gouvernement se rendit responsable de ses opérations.

M. PERLEY: Je suis sûr que mon honorable ami désire être juste. Si je ne me trompe, ce que l'on a demandé, c'est que le Gouvernement eût la surveillance et la mise en service des élévateurs de tête de ligne. Nous faisons construire un élévateur afin de régler les prix, et, en même temps, tous les autres élévateurs sont soumis à l'autorité de la commission des grains, et je m'imagine que, s'ils sont convenablement administrés, les vœux et les désirs de nos amis de l'Ouest seront satisfaits.

M. OLIVER: C'est là le point que je veux élucider, et j'espère, en le faisant, n'offenser personne; mais il est à désirer, toutefois, que nous sachions au juste à quoi nous en tenir. Mon honorable ami n'a pas saisi la situation comme il convient. Ceux qui ont demandé à l'ancien ou au présent Gouvernement une exploitation par l'Etat des élévateurs du lac Supérieur, croyaient ne pas pouvoir obtenir satisfaction d'une société particulière qui les exploiterait; c'est-à-dire que, malgré les meilleures intentions que l'on puisse reconnaître au Gouvernement, le simple contrôle ne suffit pas dès que la chose est aux mains de particuliers. Ces délégués des producteurs de grains peuvent n'avoir pas eu raison d'en juger ainsi, mais c'est là ce qu'ils ont cru, et je ne veux pas que l'on se méprenne sur la situation. C'est du reste une opinion que le présent premier ministre a acceptée le jour où il a directement adressé la parole à ceux qui formulaient ces propositions. La construction d'un élévateur à Fort-William par l'Etat, l'élévateur qui sera mis en service par le Gouvernement, ne répond pas à la demande qui a été faite; elle ne constitue pas, sauf dans une mesure très restreinte, une exécution de la promesse formelle que le Gouvernement avait faite. Je n'entends pas faire un argument sur ce point; je désire simplement que l'on sache bien à quoi s'en tenir sur la situation. Il se peut qu'en

construisant un simple élévateur et en exerçant sur les autres sa surveillance, le Gouvernement ait agi avec plus de sagesse que s'il avait accédé aux demandes des populations de l'Ouest. Je ne raisonnerai pas ce point pour le moment; mais ce que je veux bien établir, c'est que l'action du cabinet n'est un accomplissement ni des demandes faites ni de la promesse donnée et, si la construction et la mise en service par l'Etat d'élévateurs à l'intérieur comme à la baie d'Hudson et à Vancouver doivent être prises comme un accomplissement de la promesse faite d'élévateurs exploités par l'Etat, ce n'est toujours pas une exécution de cette promesse, et, à mon sens, cela ne répond pas même, dans une mesure tant soit peu appréciable, à la demande qui a été faite.

Donnant au cabinet tout le mérite de l'excellente intention que manifeste son projet d'établir des élévateurs intérieurs et de créer sur la baie d'Hudson comme à Vancouver des élévateurs exploités par l'Etat, lui reconnaissant le mérite d'avoir fait bâtir à Fort-William cet élévateur de tête de ligne à mettre en service par l'Etat, je dirai qu'après tout, il ne satisfait pas à la demande qui lui a été faite ni remplit-il la promesse qu'il a donnée.

Un autre aspect de la question est celui-ci: peu importe l'établissement ou l'absence d'élévateurs intérieurs, peu importe la présence sur la baie d'Hudson ou à Vancouver d'un élévateur appartenant à l'Etat, le gros des transports, en tant que le font connaître les indications actuelles, continuera de s'effectuer par le lac Supérieur. Il se peut que les opérations de la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario aient l'effet de faire passer le commerce ailleurs que par les lacs; mais, à supposer que cette bienfaisante compagnie ne soit pas en mesure d'exercer sur les prix le contrôle qu'elle espère et que nous ayons à l'avenir sur les lacs la même liberté de navigation dont nous avons joui jusqu'à présent, la majeure partie de notre grain se rendra, dans le cours ordinaire des choses, à ces élévateurs qui sont à la tête du lac Supérieur. Il importe donc souverainement que la manutention du grain qui passe par ces élévateurs se fasse de manière à procurer aux producteurs tout l'avantage qui en peut découler. Dans une année ordinaire, quand il y a du grain endommagé ou un encombrement, ces élévateurs intérieurs fonctionneront aux dépens du producteur; mais dans une année ordinaire, celle où la production et les conditions de la vente des grains sont normales, je crois pouvoir dire, sans me tromper, que les élévateurs du lac Supérieur absorberont directement, comme ils le font aujourd'hui, la grande masse des blés. Et c'est pourquoi, tout en tenant compte au Gouvernement de ce qu'il se propose de faire, je tiens à faire remarquer qu'il ne saurait par là se faire relever de l'obligation qui lui incombe de voir à ce que les élévateurs du lac Supérieur soient administrés de manière à conserver au grain la qualité qui lui a été reconnue à l'inspection, à ce que le poids soit honnêtement indiqué, à ce que tout se passe honnêtement à la tête des lacs, quelque dépense qu'il faille faire.

Pour ma part, j'ai pu me convaincre, lorsque je faisais partie du cabinet, comme aussi depuis, par les faits que l'on m'a signalés, que le seul moyen et le moyen en définitive le moins coûteux d'assurer une manutention convenable des grains à la tête des lacs, c'était d'y pourvoir à l'aide d'élévateurs exploités par l'Etat.

M. SCHAFFNER: Pourquoi alors n'avez-vous rien fait?

M. OLIVER: Il y a dans le monde bien des choses qui, pour ne s'être pas faites hier, ne laisseront pas de se faire demain. C'est ainsi que va le monde depuis qu'il est créé, et c'est ainsi que les choses marcheront jusqu'à la fin. Il ne faut pas nous blâmer de n'avoir pas tout fait pendant que nous étions au pouvoir.

M. PERLEY: Mon honorable ami reconnaîtra, je suppose, que dans cette affaire la présente administration a fait beaucoup plus que celle dont il a été l'un des membres.

M. OLIVER: Je ne désire pas entrer dans une controverse purement politique; mais, puisque mon honorable ami me pose cette question, je lui dirai que l'ancien Gouvernement a été au Canada le premier à protéger le producteur par des dispositions comme celles que l'on trouve dans la loi des grains. En d'autres termes, l'administration précédente a édicté cette loi des grains, et s'est employée à la rendre meilleure d'année en année.

On présenta aussi un bill tendant à établir l'exploitation des élévateurs par l'Etat, à la tête du lac Supérieur; or, l'honorable député (M. Schaffner) et quelques-uns de ses collègues qui sont encore ici, se livrèrent à l'obstruction et empêchèrent l'adoption du bill. Ce bill serait devenu loi en 1911, sans l'opposition de l'honorable député et de ses collègues. Il est regrettable. . . .

M. SCHAFFNER: Etait-ce là le projet tendant à assurer la construction d'élévateurs terminaux?

M. OLIVER: Ce projet tendait à assurer l'exploitation et le contrôle des élévateurs par l'Etat. Oui, et le député de Selkirk (M. Schaffner) fut de ceux qui donnèrent le coup de grâce à ce projet. . . .

M. BRADBURY: C'était simple justice; ce bill était hostile aux cultivateurs.

M. OLIVER: Les ministériels montèrent au pouvoir en 1911. C'est en juillet de cette année que le bill fut rejeté. Or, ces députés présentèrent un projet absolument identique, où figurait la même disposition relative à la réglementation et à la mise en service des élévateurs de tête de ligne. Je puis dire que les députés de la gauche firent alors preuve de loyauté. Le bill fut l'objet d'un débat prolongé. Mais le Gouvernement chercha à insérer au projet des amendements qui forcèrent l'opposition à le repousser et à demander son renvoi à six mois. Quand le bill fut transmis au Sénat, celui-ci biffa plusieurs dispositions et le Gouvernement accepta les amendements du Sénat. Le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie ne saurait légitimement établir la comparaison entre l'attitude du Gouvernement précédent relativement à la loi des grains et celle du Gouvernement au pouvoir. J'espère que le Gouvernement actuel s'amendera à cet égard. Seulement, je tiens à lui faire observer que jusqu'ici la preuve de circonstance est décidément défavorable au Gouvernement.

M PERLEY: Sans doute, on peut s'attendre à ce que l'ancien ministre affirme la chose publiquement; mais je ne saurais croire que, dans son for intérieur, il en soit convaincu.

M. OLIVER: A la dernière session, lorsque les députés de la gauche furent forcés de proposer le renvoi à six mois de ce bill des grains, où figuraient d'excellentes dispositions à côté d'articles condamnables, le ministre peut facilement comprendre combien réelles et sérieuses étaient nos convictions et irréductible notre hostilité aux dispositions présentées par le Gouvernement. Mais je m'écarte de la question et c'est un peu malgré moi que je me suis laissé entraîner à aborder ce sujet. Au demeurant, j'étais à la veille de terminer mes observations. L'obligation qui incombe au Gouvernement, c'est de veiller à ce que le grain, après l'inspection subie à Winnipeg, passe à bord des vaisseaux à Montréal, de façon à conserver son identité. Voilà le devoir qui incombe au Gouvernement, et ce devoir, il s'en acquitte par la direction qu'il imprime, non seulement aux élévateurs de Fort-William, mais encore aux élévateurs de transfert entre Fort-William et Montréal. Bien que nous soyons bien disposés à rendre pleine justice au Gouvernement, il faut qu'il le comprenne bien, les cultivateurs et les populations de l'Ouest tiendront à ce qu'il s'acquitte de ce devoir, le plus grave et le plus important de ceux qui lui incombent à cet égard.

M. J. A. M. AIKINS (Brandon): L'honorable député qui m'a précédé a dit que le Gouvernement n'a pas complètement rempli les promesses faites touchant l'acquisition et la mise en service par l'Etat des élévateurs terminaux à Port-Arthur et à Fort-William. Cela veut dire que ces promesses sont en voie de réalisation, mais qu'elles ne sont pas complètement remplies. L'honorable député a en outre appuyé sur les bonnes intentions du Gouvernement précédent à l'égard de certaines réformes qui devaient, dit-il, s'effectuer "demain". L'ancien Gouvernement n'a pas donné de réalisation pratique à ses intentions, et il a fait comprendre au pays que le renvoi de ces questions au lendemain, et tous ces éternels ajournements à un lendemain lointain et problématique, aboutiraient, en dernière analyse, à un fiasco.

L'honorable député a affirmé, à bon droit, que la loi des grains a subi de temps à autre des amendements tendant à la perfectionner et qu'à l'égard des élévateurs terminaux, il convient de procéder avec lenteur; je dis la même chose à l'égard des élévateurs de l'Etat à Fort-William et à Port-Arthur. La modification apportée est en quelque sorte un essai et le Gouvernement eût agi imprudemment, en n'usant pas d'une sage lenteur ou en prenant une orientation qui aurait pu aboutir à empêcher tout perfectionnement relativement à l'acquisition ou à l'exploitation des élévateurs de chemins de fer par des compagnies de voies ferrées ou d'élévateurs par les cultivateurs eux-mêmes. Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Oliver) dit que l'idée était que le Gouvernement devrait acheter tous les élévateurs terminaux à Port-Arthur et à Fort-William.

M. OLIVER: Peu importait que l'Etat les achetât ou non; l'idée était qu'il devait en faire l'exploitation sous sa propre responsabilité; il ne s'agissait pas de l'inspection du service, mais de son exploitation même.

M. AIKINS: Et cela à l'exclusion de tout autre?

M. OLIVER: Précisément.

M. AIKINS: A mon avis, pareille réforme serait vue d'un mauvais œil par les populations de l'Ouest, vu que cela mettrait les compagnies de chemins de fer dans l'impuissance d'exploiter leurs propres élévateurs; en outre, la compagnie des Grain Growers occupe en ce moment et exploite un élévateur terminal à Fort-William, l'ayant affermé, paraît-il, de la compagnie du Pacifique-Canadien. Les cultivateurs du Canada occidental peuvent, à leur choix, expédier leur grain aux élévateurs des chemins de fer, aux élévateurs des particuliers, ou à l'élévateur de

la compagnie des Grain Growers. Lorsque l'élévateur de l'Etat, aujourd'hui en construction, sera terminé, alors, si les cultivateurs désirent faire passer leur grain par un élévateur de l'Etat, ils pourront le faire, sans que cela nuise aux opérations des autres élévateurs, et si le Gouvernement constate qu'il existe une forte demande pour les élévateurs de l'Etat, il n'hésitera nullement à construire et à mettre en service de nouveaux élévateurs aux endroits en question. A mon avis, le Gouvernement fait donc acte de prudence en mettant les expéditeurs et les producteurs de grain en lieu de choisir la catégorie d'élévateurs terminaux auxquels ils désirent expédier leur grain, de façon à ce qu'il n'existe pas de monopole de l'Etat en matière d'élévateurs terminaux.

Je vois, avec plaisir, que le Gouvernement a décidé de construire des élévateurs terminaux à Port-Nelson, ou au terminus, quel qu'il soit, du chemin de fer de la baie d'Hudson et à Vancouver. Ces élévateurs seront construits et exploités à peu près de la même manière que le seront les élévateurs de l'Etat à Fort-William. Cela offrira d'autres alternatives aux producteurs de grains de l'Ouest. Le système que suggère aujourd'hui le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, relativement au élévateurs de l'intérieur, me semble éminemment acceptable; mais il convient d'user d'une sage lenteur en pareille matière, au lieu d'agir avec précipitation. Ces élévateurs feront bénéficier les cultivateurs d'un transport plus court en wagons; en d'autres termes, les wagons seront disponibles à plus court délai et renvoyés plus pomptement aux champs producteurs de blé. En outre, il stimuleront l'industrie de la minoterie aux endroits où on les construira; car les minotiers auront toujours de grandes quantités de grain et de qualité telle qu'ils auront toute la matière première voulue pour faire une excellente farine. Un autre avantage, c'est que les cultivateurs pourront bénéficier des déchets et du petit grain, du son et autres matières similaires provenant de ces élévateurs et de ces minoteries, et cela au bénéfice de l'industrie de l'élevage sur leurs exploitations agricoles, et ce n'est pas là un avantage à dédaigner.

On le sait, il arrive souvent que de fortes quantités de grain se détériorent au cours de l'expédition, et que durant le long trajet de Port-Arthur ou de Fort-William, beaucoup de grain se détériore encore davantage; or, s'il existe des élévateurs de traitement se rattachant à ces élévateurs de l'intérieur, le grain arrivera rapidement aux endroits où l'on pourra lui faire subir ce traitement. Il importe donc grandement de construire ces élévateurs terminaux de l'intérieur. On le comprend facilement, la construction de ces élévateurs nécessitera bien quelque remaniement des tarifs de transport des marchandises ainsi que certaine modification dans la répartition des wagons de chemin de fer. Ainsi, voici un cultivateur qui obtient un wagon pour le transport de son blé: si son grain est en bonne condition et qu'il ait amplement de temps pour en faire le transport aux élévateurs terminaux du front de lac, pour expédier par voie d'eau, il va sans dire qu'il le chargera à destination de ces têtes de ligne.

Mais s'il arrive que la distribution des wagons se fasse de telle sorte qu'il y en ait quelques-uns chargés à destination de ces élévateurs terminaux de l'intérieur, on pourrait facilement remédier à l'inconvénient. Un mot relativement au prix de transport direct, mentionné par le député de Calgary (M. Bennett), et en réponse à la proposition formulée par le député d'Edmonton (M. Oliver), touchant le surcroît de frais. Il pourrait y avoir surcroît de dépense, il est vrai, comme cela arrive pour le grain expédié en consignation à Winnipeg, jusqu'à nouvel ordre, alors que l'expéditeur ou le cultivateur, si je ne me trompe, paie $3 par wagon; mais il n'y a pas lieu de supposer que le cultivateur de grain aux élévateurs terminaux de l'intérieur soit exposé à faire plus de frais que l'expéditeur de wagons de grain en consignation à Winnipeg, jusqu'à nouvel ordre. Par conséquent, comme je ne saurais me figurer que le cultivateur ou l'expéditeur de grain éprouve quelque embarras à obtenir le reste du prix de transport direct, là où il existe une route directe d'expédition, sans grands frais de transbordement, je prévois que les populations de l'Ouest bénéficieront grandement de l'établissement d'un système d'élévateurs terminaux de l'intérieur. On le sait, bien souvent les cultivateurs n'ont pas de greniers, ou de granges sur leurs domaines, mais ils désirent obtenir de l'argent à bref délai, afin de faire face aux dépenses afférentes aux récoltes et autres travaux connexés à leurs exploitations agricoles, au cours de l'année. Grâce à ces élévateurs intérieurs, ils peuvent consigner le grain à un endroit assez rapproché où il subira l'inspection à la suite de laquelle le certificat de rigueur sera délivré; et, grâce à ce certificat, ils peuvent obtenir les fonds nécessaires sans retard, afin de solder tous ces frais; en outre, la facilité de se débarrasser de leur grain permettra aux cultivateur de faire une plus grande quantité de leur labourage d'automne et autres travaux agricoles, en vue de la récolte prochaine.

M. OLIVER: L'honorable député a-t-il la certitude que ce certificat ainsi obtenu

permettra au cultivateur de payer toutes ses dettes?

M. AIKINS: Je ne vois pas pourquoi il ne le pourrait pas. Les agriculteurs de la circonscription de Brandon sont entreprenants et économes et sont capables de payer leurs dépenses des récoltes avec la moitié de la valeur des récoltes de leur ferme dans les années ordinaires et je ne doute pas que la prospérité des autres régions est en rapport avec le succès et la prospérité de la circonscription de Brandon.

M. OLIVER: Il y a eu à Brandon une élection très coûteuse, il n'y a pas longtemps, cela a pu aider sans doute les agriculteurs.

M. AIKINS: Je ne comprends pas très bien ce que veut dire l'honorable député, à moins qu'il n'ait été en communication avec le candidat malheureux et n'ait su ce que l'élection lui coûtait et qu'il parle en connaissance de cause.

M. W. E. KNOWLES: (Moosejaw): Je ne retarderai pas l'adoption du bill à propos de ce qu'a dit l'honorable député de Brandon. Je crois que la question est trop importante pour que nous la laissions obscurcir par des discussions relatives aux élévateurs intérieurs. Rendons-nous compte que le premier ministre est venu dans l'Ouest et a promis clairement et fréquemment que, s'il arrivait au pouvoir, il mettrait en pratique sa solution du problème des grains par l'exploitation sans retard d'élévateurs terminus nationaux.

M. SHARPE (Lisgar): Est-ce là ce que le premier ministre a promis dans le bill?

M. KNOWLES: Non; dans ce cas ce serait parfait. La difficulté que l'on rencontre avec nos adversaires, c'est que les promesses qu'ils font avant les élections ne se trouvent pas dans leurs bills. L'honorable député de Portage-la-Prairie, l'honorable député de Brandon et d'autres siègent ici aujourd'hui, en partie du moins sinon entièrement, à cause de l'influence des promesses faites au sujet de cette question. Je fais cette déclaration sans crainte d'être contredit. Cette promesse du premier ministre est une des questions les plus importantes qui aient été soulevées devant les petits propriétaires de l'Ouest. La promesse n'a pas été remplie telle qu'elle avait été faite. Il n'y a aucune loi dans ce sens proposée à la Chambre, et nous manquerions à notre devoir si nous ne demandions pas au Gouvernement de dire pourquoi la promesse n'a pas été remplie. Le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie plaisante quand il dit que le Gouvernement actuel a lieu d'être fier de son application de la loi des grains.

M. OLIVER.

Il s'est presque moqué de la députation des agriculteurs quand ils sont arrivés ici, pendant la première session du régime actuel, pour demander au Gouvernement d'avoir le contrôle des élévateurs. Le public, la presse et nous-mêmes avons entrepris un mouvement pour demander au Gouvernement de remplir cette promesse, de faire quelque chose dans le sens qu'il avait indiqué lui-même, par suite de cette agitation et il a changé d'avis; le Gouvernement n'a pas même l'intention de s'en occuper.

Le ministre des Travaux publics a constaté que l'opinion du Manitoba était que le Gouvernement devrait au moins faire quelque chose pour montrer son intention de tenir ses promesses, mais il ne pouvait jamais renier des promesses d'une façon trop flagrante, de sorte que le ministre des Travaux publics vint à Régina et parla à une grande assemblée de partisans dévoués.

Il s'amusa beaucoup aux dépens des libéraux et souleva des acclamations enthousiastes, dans son immense auditoire, quand il dit: Nous avons acheté 37.2 acres à Fort-William et si la prospérité se maintient, je suis absolument sûr que cette année, 1912, nous allons emmagasiner votre récolte dans les élévateurs du Gouvernement Borden. Aujourd'hui, ce qu'il peut dire de mieux, c'est que l'affaire a été retardée plus qu'ils ne le pensait, mais qu'il estime pouvoir emmagasiner des grains de l'ouest, non pas quatre mois après avoir parlé, mais seize mois après, en novembre 1913. Quand le Gouvernement parle de tout ce qu'il a fait de bien à propos de cette question, c'est comme s'il chantait dans un cimetière. Il n'a pas préparé la loi en vertu de laquelle il procède aujourd'hui. C'est le député d'Edmonton qui a présenté cette loi et c'est grâce à elle que le Gouvernement a été à même d'entreprendre le peu qui a été fait pour exploiter et diriger un élévateur à Fort-William. Le bill a passé par le Sénat où il a été discuté en comité puis adopté. Ce n'a pas été une simple promesse électorale. Le bill est venu à la Chambre et le Gouvernement voulait le faire adopter si c'était possible. Nous avons demandé à nos adversaires de laisser adopter le bill pour que son application puisse se faire dans l'année courante et, parmi d'autres, M. Staples, alors député de Macdonald, s'est opposé à ce bill, celui même qu'il aide aujourd'hui à faire appliquer.

S'il y a eu un progrès fait relativement au contrôle, à l'exploitation des élévateurs par l'Etat à Fort-William, ce progrès est dû à la loi préparée et présentée par le gouvernement libéral, et non à ce qui a été fait par nos adversaires. Le Gouvernement nous doit toujours quelques explications pour avoir manqué d'une façon aussi flagrante à remplir la promesse qu'il établi-

rait des élévateurs terminus dont il se réserverait le contrôle et l'exploitation.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Il me semble que lorsque le ministre suppléant présente des amendements à une mesure aussi importante que la loi des grains, qui nous a occupé si longuement l'an dernier et l'année précédente, il y a une certaine quantité de renseignements que le ministre aurait dû fournir au comité. Nous savons tous d'abord qu'en vertu des dispositions de ce bill, une commission des grains a été nommée avec la surveillance des terminus et de la situation générale dans l'Ouest en ce qui a rapport aux grains. Je crois que le ministre aurait pu nous parler des travaux de cette commission durant l'année dernière, quels changements elle a produits dans la situation aux terminus de Fort-William et de Port-Arthur, quelles améliorations ont été réalisées, quelle œuvre sérieuse a été entreprise par la commission, quels changements ont été introduits dans les règles et les règlements, quelle augmentation a été autorisée dans le personnel administratif sous les ordres de cette commission, et un grand nombre d'autres choses incidentes que le comité voudrait savoir. Le ministre suppléant paraît avoir une attitude de vaine gloire à propos de ce fait que le Gouvernement veut établir des élévateurs intérieurs pour l'emmagasinage dans l'Ouest. Je ne critiquerai pas cette proposition du Gouvernement qu'il a le pouvoir de mettre à exécution en vertu de la loi des grains. Cela n'est pas la question. Le député de Brandon a essayé de nous apprendre ce que faisait le Gouvernement en prenant à son compte et en exploitant les élévateurs terminus à Fort-William et à Port-Arthur. Il dit que ce n'est pas une question que nous devrions traiter hâtivement, mais avec prudence.

Je constate par les journaux que la commission des grains a été en quelque sorte une commission errante dans les prairies de l'Ouest, visitant certaines localités et entre autres celle dans laquelle j'ai le plaisir de demeurer. Si le bill des grains et la question des terminus ont été complètement discutés ici même et au comité du Sénat, au moment où le bill a été proposé, il y a deux ans, les élévateurs d'emmagasinage à l'intérieur n'ont pas été l'objet de la même étude. Selon toute apparence, le Gouvernement va accepter certaines conclusions auxquelles en est arrivée la commission des grains. Je prétends qu'avant de prendre cette responsabilité et avant de demander au Parlement de voter les crédits nécessaires à la construction de ces élévateurs intérieurs, le Gouvernement devrait faire prendre par la commission les avis d'experts, non seulement des agriculteurs, mais de tous ceux qui sont intéressés dans la manipulation et l'emmagasinage des grains. Il n'est que juste, pour la Chambre et le comité, d'avoir ces renseignements avant d'être appelés à discuter les amendements plus ou moins importants que l'on propose d'introduire dans la loi avec le bill actuel.

M. PERLEY: Mon honorable ami est-il opposé à l'établissement d'élévateurs terminus, pour nous rendre compte de leur utilité?

M. NEELY: C'est une question qui est absolument abusive.

Quelques DEPUTES: Oh! oh.

M. NEELY: Mon honorable ami de Brandon rie. S'il veut rire, il ferait mieux de ne pas le faire de mes paroles, mais de la position humiliante dans laquelle se trouve ici son propre leader aujourd'hui, parce qu'il a fait une promesse sans avoir les renseignements nécessaires pour la réaliser. Il n'y a pas de doute, et l'honorable député de Brandon le sait aussi bien que moi, que le premier ministre, quand il était chef de l'opposition, s'est absolument engagé, sans détour, sans équivoque ni réserve mentale d'aucune sorte à adopter un certain programme.

Il s'est engagé s'il arrivait au pouvoir à faire adopter un programme de contrôle et d'exploitation par l'Etat des élévateurs terminus à Fort-William et à Port-Arthur. Pourquoi irions-nous lentement? Pourquoi le premier ministre quand il était chef de l'opposition a-t-il fait cette promesse s'il n'avait pas les renseignements? Je prétends que dans des questions qui comportent de sérieuses modifications dans une des plus grandes industries du pays, celle des grains, il est bon, comme l'a dit l'honorable député de Brandon, d'aller lentement. Le premier ministre, alors qu'il était chef de l'opposition, aurait été bien avisé d'avoir un conseiller comme l'honorable député de Brandon pour lui dire d'aller lentement, parce qu'aujourd'hui il se trouve dans la position humiliante d'avoir fait, dans toutes les assemblées populaires de l'Ouest, une promesse publique de tout ce qu'il ferait s'il arrivait au pouvoir, et cela très vite, sans être capable actuellement d'exécuter la promesse faite aux agriculteurs des prairies. Pour moi, j'ai toujours été d'avis que le Gouvernement ou tout autre gouvernement fasse une enquête sur la situation avant de faire une proposition comme celle que nous discutons aujourd'hui. En ce qui a trait à ces élévateurs intérieurs, il n'y a pas de doute que la question peut être envisagée sous deux faces. Je ne suis pas assez renseigné pour connaître le commerce des grains et je ne prétends pas l'être; je ne prétends pas pouvoir dire sur-le-champ si l'établissement d'élévateurs intérieurs d'emmagasinage sera finalement

une bonne chose pour les producteurs de grains dans l'Ouest.

M. BRADBURY: Que disent les cultivateurs à ce sujet?

M. NEELY: Mon honorable ami ne fait pas toujours très attention à ce que disent les cultivateurs de grain. Si l'honorable député a quelque renseignement à nous donner à ce propos, nous serons très heureux de le recevoir en temps voulu.

Les membres de la commission des grains sont censés être des experts. Bien que l'ancien représentant de Macdonald n'eût pas la réputation d'être un expert en grain, lorsqu'il siégeait dans cette Chambre, personne ne voudra soutenir qu'il a été nommé à cette position parce qu'il possédait une connaissance spéciale de la question des grains et de tout ce que s'y rattache.

Je maintiens qu'il est du devoir de cette commission de faire des enquêtes, de se procurer tous les renseignements, pour soumettre au Gouvernement, et partant, au Parlement et au comité, toutes les raisons pour lesquelles nous devons nous engager dans cette politique d'élévateurs régionaux. Si une enquête a eu lieu, si les intéressés ont été entendus par la commission, si cette dernière a pris une décision et si elle a préparé un rapport favorable au système, le ministre du Commerce devrait être en état de nous communiquer tous les renseignements qui lui ont été fournis et il aurait dû nous donner quelques jours de répit pour nous permettre d'étudier la question avant d'entreprendre de modifier la loi des grains et de demander à la Chambre d'adopter ce bill.

Je veux être bien compris. Je suis en faveur de toute dépense de nature à favoriser l'industrie des grains dans le Nord-Ouest, et si ces élévateurs régionaux doivent remédier au regrettable état de choses qui existe depuis quelques années, ayons-en au plus tôt. Mais je maintiens aussi que le Gouvernement, par l'entreprise de cette commission, aurait dû communiquer à la Chambre les renseignements sur lesquels il s'appuie pour en arriver à cette conclusion. Si je comprends bien, la commission des grains occupe, à l'égard de cette industrie, une position comparable à celle de la commission des chemins de fer, à l'égard des questions qui concernent les voies ferrées. Cette question m'intéresse et je me suis tenu au courant, par les journaux, des voyages des commissaires à travers les provinces de l'Ouest. Ils ont visité le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et aussi la Colombie-Anglaise, je crois.

Dans beaucoup de localités, ils ont discuté cette question des élévateurs régionaux avec les cultivateurs. Je considère qu'ils font bien de se renseigner ainsi, mais j'espère qu'au cours de leurs pérégrinations, ils se donnent bien garde de faire naître, dans les différentes localités qu'ils visitent, des espérances qui pourraient ne pas se réaliser.

L'an dernier, le bill concernant l'établissement de marchés sur échantillons, à différents endroits dans l'Ouest, a provoqué de longues discussions. Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi votée l'an dernier, désigne Winnipeg, Fort-William et Calgary comme les endroits où seront établis ces marchés. La commission est nommée depuis plusieurs mois et nous avons hâte de savoir ce qu'elle a fait à ce sujet. L'an dernier, certains députés ministériels insistaient fortement sur la nécessité de ces marchés qui permettraient au public d'acheter le grain sur échantillon, aussi bien que sur le certificat d'inspection. Le ministre aurait dû nous renseigner sur ce point et nous dire ce qui a été fait jusqu'à présent.

Quand à la question des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur, le ministre ne parle pas sérieusement quand il prétend que le Gouvernement a tenu les promesses qu'il avait faites, en construisant un unique élévateur, d'une capacité de 250,000 boisseaux. Cet élévateur peut être une leçon de choses, servir de démonstration, mais ce n'est pas l'accomplissement de la promesse faite par l'honorable premier ministre qui s'est engagé à prendre à la charge du Gouvernement tous les élévateurs de tête de ligne, et de les exploiter dans l'intérêt du public.

En dehors des détails du bill, il y a une ou deux questions générales, au sujet desquelles je désirerais des explications, avant que le comité entreprenne la discussion des articles. Je crois qu'il y a eu des changements dans le personnel de la commission et que M. Gibbs, qui était expert, qui avait été au service du Gouvernement pendant de longues années et qui était en état de rendre de grands services à l'industrie des grains, a donné sa démission. Pour des raisons que j'ignore, il a démissionné il y a quelque temps et il a été remplacé. En consultant les Débats de lundi dernier, je vois que l'honorable député de Régina (M. Martin) a posé les questions suivantes au ministre, concernant celui qui a été nommé en remplacement de M. Gibbs·

1. J. P. Jones forme-t-il partie de la commission du grain? Dans l'affirmative, quel poste y occupe-t-il?

2. Ce titulaire est-il le même J. P. Jones qui était gérant de l'Empire Elevator Company, qui exploite un élévateur tête de ligne à Fort-William?

3. Le Gouvernement sait-il si, oui ou non, ledit J. P. Jones, alors qu'il était gérant de

cette compagnie, a été condamné à une amende de $2,500 pour avoir mélangé des grains de différente qualité?

Voici les réponses données par le ministre intérimaire du Commerce:

M. Perley:
1. Oui. Il est membre de la commission des grains du Canada.
2. Oui.
3. Non. M. Jones n'a pas été condamné à l'amende et n'a pas non plus été poursuivi.

Je ferai observer à l'honorable ministre que sa troisième réponse est de nature à induire en erreur. Il peut constater par les archives de son département qu'il y a environ deux ans, les opérateurs de certains élévateurs à Fort-William et Port-Arthur ont été accusés d'avoir mélangé le grain et d'avoir commis d'autres infractions à la loi des grains et à la loi concernant l'inspection et la vente. Je constate par les documents que l'élévateur Empire était un de ceux contre lesquels des accusations ont été prouvées. Un autre élévateur était celui de Port-Arthur, contre lequel il n'y avait pas moins de cinq accusations. Les propriétaires ont été condamnés à $500, pour chaque offense, soit un total de $2,500.

Dans le cas de l'Empire, il y avait six accusations de même nature et l'amende imposée a été de $500 sur chacun, soit un total de $3,000.

Les renseignements que je possède et que je crois authentiques, sont que ce M. Jones, qui a été nommé en remplacement de M. Gibbs, était le gérant de l'élévateur Empire, à Fort-William. Je n'ai aucun doute que M. Jones connaît très bien la question des grains, puisqu'il a été le gérant d'un élévateur de tête de ligne pendant plusieurs années et qu'il s'est probablement occupé de cette industrie pendant très longtemps. Je suis convaincu qu'il est très renseigné sur tout ce qui intéresse l'industrie du grain, et cependant je trouve étrange qu'il ait été nommé à cette position, après les condamnations prononcées il y a deux ans contre un élévateur dont il était le gérant. Bien que ces condamnations aient été prononcées contre les propriétaires de l'élévateur, c'est certainement le gérant qui est responsable des infractions à la loi. Sous l'empire de la nouvelle loi des grains, le gérant sera tenu personnellement responsable au même titre que les propriétaires. Si à l'époque où ces condamnations ont été prononcées, la loi n'atteignait pas M. Jones personnellement, il n'en était pas moins responsable des offenses, qui ont été punies par une amende de $3,000. Nous nous trouvons dans une situation assez étrange. L'unique raison d'être de cette commission et le seul motif que nous ayons d'amender la loi, c'est qu'il est nécessaire de protéger les cultivateurs de l'Ouest contre l'exploitation dont ils se prétendent victimes (avec assez de raisons, à en juger par les condamnations qui ont été prononcées) par ceux qui exploitent les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur. Il est assez étrange, dis-je, de constater que deux ans après les condamnations prononcées contre la compagnie dont il était le gérant, M. Jones soit nommé membre de la commission des grains. Je trouve plus étrange encore que le Gouvernement, qui prétend, par l'établissement de cette commission, protéger les cultivateurs contre le mélange du grain aux élévateurs de tête de ligne, ait fait choix spécialement de ce M. Jones pour remplacer M. Gibbs dans la commission.

Il y a une autre question qui a causé beaucoup de mécontentement parmi les cultivateurs de l'Ouest. Ils ont appris avec beaucoup de regret, il y a une couple de mois, qu'un fonctionnaire de plusieurs années de service, et qui était connu dans tout le pays comme l'un des experts les mieux renseignés sur toute la question des grains, avait jugé à propos de donner sa démission. Je veux parler de M. C. C. Castle, ci-devant commissaire de l'entreposage. Je vois dans le "Manitoba Free Press" du 20 mars dernier, certaines explications qui ne manquent pas d'intérêt, données par M. Castle. Je demanderai au ministre de nous dire ce qu'il connaît de cette démission que les cultivateurs de l'Ouest déplorent, car M. Castle était très estimé et universellement reconnu comme un expert d'une grande compétence. M. Castle a accordé une entrevue à un reporter du "Free Press" et ce dernier lui ayant demandé pourquoi il avait donné sa démission, il répondit:

Je suis bien aise d'avoir l'occasion de faire une déclaration, car j'ai toujours compris que des explications étaient dues à mes amis qui ont bien voulu s'intéresser à cette affaire.

Quand M. Robert Magill, le président de la nouvelle commission des grains, est arrivé à Winnipeg, au mois d'avril dernier, immédiatement après son installation officielle, il m'a fait savoir, par le téléphone, qu'il désirait me voir. Comme c'était dans la soirée, après les heures de bureau, je lui répondis que s'il voulait se donner la peine de se rendre chez moi, à Norwood, qu'il pourrait me rencontrer.

Il prit un taxi et monta directement à ma maison. Au cours de la conversation qui suivit, il insista fortement pour me décider à continuer à faire partie du bureau, déclarant que tous les commissaires désiraient que j'agisse de cette façon, vu que tous tenaient à profiter de mes nombreuses années d'expérience. Tout en le remerciant de l'opinion flatteuse qu'il avait de mes anciens services et de mes aptitudes, je m'en tenais encore à mon intention de démissionner, jusqu'au moment où M. le docteur Magill, allant plus loin, m'intima qu'il était certain que des changements s'opèreraient dans le personnel de la commission et que, si l'événement se pro-

duisait, je me trouverais sur le chemin qui conduirait directement à une promotion et que je pourrais compter sur son appui. Dans ces circonstances et parce que j'aimais ce travail et que je m'étais étroitement intéressé, depuis plusieurs années, à l'avancement des moyens qui permettraient aux cultivateurs de l'Ouest d'expédier leur grain à des conditions plus favorables, je décidai de rester.

Ainsi que le public le sait, Frank E. Gibbs a, il y a quelques jours à peine, démissionné en qualité de membre de la commission et on le remplaça par J. P. Jones, gérant général de la compagnie des élévateurs de tête de ligne, dont l'un est construit à la Baie-du-Tonnerre, et dont l'autre est connu sous le nom de Empire. Le 14 février, M. Jones remit aux journaux de Fort-William un avis de sa nomination et, le même jour, j'adressai, par le courrier, à Ottawa, ma lettre de démission. C'est là tout ce que j'ai à dire dans cette affaire.

Ainsi qu'on peut l'observer, M. Castle ne se livre pas à des tirades enflammées à propos de sa démission; il se contente d'affirmer qu'il s'était formé l'idée de démissionner, en qualité de préposé aux entrepôts, lorsque s'était opéré le changement de Gouvernement, mais qu'à la suite d'une entrevue avec le président de la commission des grains, au cours de laquelle on lui avait dit quelque chose qui lui laissait entrevoir ce qui pourrait se passer plus tard, il avait décidé de ne pas envoyer sa démission, en ce temps-là, et de continuer à remplir sa fonction. Il ne s'agit, je l'avoue, que d'une entrevue à laquelle M. Castle a été partie et qu'un journal a publiée, mais je suppose que certain membre du Gouvernement peut nous fournir tous les détails qui se rapportent à cette affaire. Je répète qu'en ce qui concerne M. Castle les cultivateurs de l'Ouest furent grandement peinés d'être privés des services de ce fonctianaire très compétent.

Je crois qu'il ne se trouvera pas ici un seul représentant de l'Ouest qui mette en doute l'assertion que je fais, en ce moment. Nous déplorons sincèrement qu'il se soit produit un fait qui a eu pour résultat de priver le pays des service d'un fonctionnaire aussi utile et aussi précieux que l'était M. Castle. Si je discute ce point, c'est uniquement dans le but d'obtenir de l'honorable ministre une explication quelconque du fait que je mentionne, renseignement dont le comité profitera, lorsqu'il étudiera de nouveau ce projet de loi.

L'hon. ROBERT ROGERS: Je n'ai pas trop à reprendre aux assertions des honorables membres de la gauche; en vérité, cela plaît toujours d'entendre ces honorables députés féliciter le Gouvernement des progrès qu'il fait en vue du développement du commerce du grain dans l'ouest du Canada. Mon honorable ami de Humboldt (M. Neely) a consacré une grande partie du temps du comité à se plaindre de ce que les renseignements se rattachant à diverses questions manquaient. L'honorable député a semblé croire qu'il se trouvait, à l'instar de ses collègues de la gauche, dans l'ignorance complète du travail de la commission des grains et de la façon dont se poursuivait le commerce du grain dans l'Ouest.

Mon honorable ami lui-même et ses électeurs seront certainement désappointés, lorsqu'ils constateront le peu d'intérêt que l'honorable député porte, en apparence du moins, au bien-être des cultivateurs du Canada occidental. Tel que démontré par la plainte qu'il fait entendre que le Gouvernement ne fournit pas à la Chambre et au pays de renseignements exacts et complets au sujet des élévateurs terminus et à propos d'autres faits concernant le commerce du grain dans l'Ouest, il oublie que, depuis des mois déjà les renseignements qu'il dit n'avoir pu obtenir ont été fournis à cette Chambre et à la population du pays, sous la forme d'un Livre bleu. Le rapport de la commission des grains a été publié dans une forme très complète; je l'ai ici et je serai heureux de l'envoyer à l'honorable représentant de Humboldt, afin de fournir à l'honorable député l'occasion de le lire maintenant....

M. NEELY: Je l'ai vu.

M. ROGERS:.. et afin qu'il puisse s'excuser auprès de ses électeurs de sa négligence d'étudier tant soit peu une question qui les intéresse à un si haut degré. Le rapport de la commission des grains est contenu dans ce Livre bleu qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelque temps déjà; il contient tout le renseignement que l'honorable député se plaint de n'avoir pu obtenir.

Je n'ai pas grand'chose à dire au sujet de la démission de M. Castle. J'ai connu ce dernier, depuis nombre d'années, et je l'ai toujours tenu pour un excellent homme dans la fonction qu'il a remplie, en qualité de commissaire d'entreposage, à Winnipeg. Les raisons pour lesquelles M. Castle a envoyé sa démission lui sont personnelles. Je n'ai aucune connaissance de la nature des faits et je ne les ai connus que lorsqu'il m'a été donné d'entendre la déclaration qu'a lue l'honorable représentant de Humboldt. Je puis dire que M. Jones, qui a été nommé par M. Foster, avant que ce dernier ne s'embarquât pour l'Australie, est, si je comprends bien, un homme qui possède toutes les aptitudes requises pour remplir cette fonction. Il a acquis une grande expérience dans les élévateurs terminus.

La commission avait besoin d'un tel homme et il fut choisi par M. Foster, comme possédant les connaissances et les aptitu-

des requises pour remplir cette fonction. Bien qu'il ait eu des relations avec une compagnie qui possédait un élévateur, à Fort-William, et qui dut acquitter une amende pour avoir mélangé le grain, tels que je comprends les faits que m'a expliqués l'honorable ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce, il n'a été aucunement responsable de cette offense et il n'a eu rien à voir au paiement de l'amende imposée.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a allégué que les élévateurs qu'on se proposait de construire aux points terminaux occasionneront des frais supplémentaires pour les cultivateurs qui voudront y transporter leur grain. Il peut en être ainsi, de même qu'il est possible que le contraire se produise. Ainsi que les représentants de l'Ouest, à tout événement, ne l'ignorent pas, la grande difficulté que les cultivateurs de la province de la Saskatchewan et ceux d'une partie de l'Alberta doivent surmonter, c'est celle de trouver, aujourd'hui, des élévateurs où ils puissent mettre leur grain en entrepôt, par suite de la grande quantité de grain qu'ils récoltent. C'est en vue de cette accumulation du grain récolté que le Gouvernement prend l'attitude qu'il tient aujourd'hui, à l'endroit de la construction d'élévateurs, aux points terminus, dans ces provinces. Alors même qu'il arriverait que cela entraînât une légère augmentation du coût de transport, les cultivateurs de ces deux provinces retireraient de cette dépense supplémentaire l'avantage de pouvoir trouver des endroits où emmagasiner leur grain; ils se trouveraient même à bénéficier de ces frais supplémentaires, puisqu'ils pourraient expédier au marché leur grain en bon état et à une date moins avancée de la saison.

En outre, ces cultivateurs auront l'avantage de recevoir les criblures et le petit grain qui leur permettront de nourrir leur bétail à meilleur marché et plus facilement, ce qui, en retour, tendra à promouvoir et à encourager la culture mixte et l'élevage et cela, dans une proportion plus considérable qu'on ne le fait, aujourd'hui, dans l'ouest du Canada. Tout cela sera plus que suffisant pour acquitter la dépense supplémentaire qu'on pourra encourir de ce chef.

Je profiterai de l'occasion pour dire qu'à mon estime on devrait ériger les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur à des points où se construiront de grandes minoteries dont l'exploitation rapportera des bénéfices au pays, et qui profiteront probablement des avantages qu'offriront les élévateurs construits par l'Etat, de sorte que ces meuneries pourront poursuivre leur travail, toute l'année durant, si elles jugent à propos de le faire. Je crois que si l'on pouvait en arriver là, la population de l'Ouest retirerait un grand avantage de faire moudre son grain dans les provinces des prairies, pour l'expédier de là aux marchés de l'univers.

Certains honorables membres de la gauche se plaignent de ce que l'honorable premier ministre ne remplit pas les promesses qu'il a faites à la population de l'ouest du Canada au sujet de l'exercice de la haute main sur le fonctionnement des élévateurs terminus. En ma qualité de représentant de l'Ouest et connaissant, dans une très large mesure, les déclarations faites et les engagements pris par le premier ministre, j'affirme, ici, que la politique que nous soumettons à la Chambre remplit, sous tous les rapports, les promesses que le très honorable premier ministre a faites à notre population. Nous exercerons, grâce à la commission nommée par le Gouvernement, la haute main absolue sur les élévateurs de tête de ligne installés à Fort-William.

M. NEELY: Le Gouvernement les exploite-t-il?

M. ROGERS: Nous avons cette administration, cette haute main et cette exploitation entièrement et complètement, tout autant que si nous exploitions nous-mêmes ces entrepôts.

Le Gouvernement fait construire lui-même un élévateur de tête de ligne qui sera sous la direction de cette commission, dans le but, au point de vue pratique, d'en arriver à connaître le moyen de faire fonctionner ces élévateurs pour l'avantage des cultivateurs.

Mon honorable ami, le ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce, a laissé entendre qu'il a conçu l'idée de construire un élévateur, à Vancouver, et un autre, sur les bords de la baie d'Hudson. De cette façon avec des élévateurs à l'intérieur du pays, c'est-à-dire, dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, le cultivateur de l'une ou de l'autre de ces provinces sera en état d'expédier son grain sur les élévateurs installés aux têtes de ligne, dans sa propre province; il pourra alors attendre pour connaître la route et le marché le plus avantageux qu'il doit choisir—que son grain se rende à Victoria d'où on l'introduira par le canal de Panama, ou par la baie d'Hudson, ou à Fort-William, par la route déjà en usage.

Je soutiens que les élévateurs installés aux têtes de ligne, soit de chemins de fer, soit de navigation, seront la sauvegarde du Canada occidental. Je crois que par cette proposition faite par le ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce que ces élévateurs soient construits, nous agissons dans l'intérêt des cultivateurs de l'ouest du Canada et dans celui de tous ceux que

préoccupe le développement des provinces des prairies.

M. KNOWLES: Puis-je demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) de me faire connaître le motif qui l'a engagé, au mois de juin dernier, à laisser entendre à la population de la Saskatchewan que le Gouvernement espérait faire compléter la construction de ce grand élévateur de tête de ligne en temps utile pour recevoir la récolte de 1912? Il s'est écoulé tant de mois depuis lors, que j'aimerais savoir l'exactitude de ce que j'ignore.

M. ROGERS: L'honorable député donne aux paroles que j'ai prononcées une interprétation tout à fait inexacte. Je n'ai pas fait la déclaration catégorique qu'un élévateur serait construit l'automne dernier. J'ai rapporté les faits tels qu'ils existaient réellement, à ce temps-là, ni plus ni moins.

M. KNOWLES: Suis-je mal informé en croyant que l'honorable ministre a déclaré, lors d'un banquet donné, à Régina, en juin dernier, que le Gouvernement espérait alors faire terminer complètement ce grand élévateur à temps pour y recevoir la récolte de 1912?

M. ROGERS: Je ne me rappelle pas avoir été aussi loin que cela.

M. KNOWLES: Jusqu'à quel point l'honorable ministre s'est-il avancé?

M. ROGERS: J'ai simplement cité les faits, tels que je les connaissais alors.

M. KNOWLES: En réponse à l'honorable ministre je me contenterai de lire d'un journal de Régina la déclaration qu'il a faite.

Je suppose que l'honorable député se rappelle être allé à Régina. S'il ne s'en souvient pas, je puis refraîchir sa mémoire en lui disant qu'il était là peu de temps après la dissolution de la législature et que l'élection provinciale a eu lieu immédiatement après. Le discours prononcé par l'honorable député est l'un des discours les plus importants qu'il ait jamais prononcés. C'est un discours que les gens de la Saskatchewan et de l'Ouest en général attendaient avec beaucoup d'intérêt. Je cite un extrait du rapport qu'a publié le "Regina Daily Province" du mardi 11 juin 1912.

L'un des engagements que je me rappelle est celui qui a été pris par le très honorable R. L. Borden, à l'effet que s'il arrivait au pouvoir, il entreprendrait de faire disparaître les griefs dont se plaignent les cultivateurs et les producteurs de grains relativement aux élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur. Or, je veux vous dire qu'une commission a été nommée et qu'on lui a confié l'entière direction des élévateurs de tête de ligne déjà construits et existants à ces deux endroits. Je veux vous dire que, nonobstant les déclarations qui ont été répandues à profusion dans toutes les parties de cette région depuis quinze jours par la presse libérale, nonobstant les infâmes et fausses représentations à l'effet que le premier ministre n'a pas été fidèle à ses engagements, et que l'on n'aura pas d'élévateurs appartenant à l'Etat aux anciennes têtes de ligne, je veux dire à cette grande assemblée, dans cette ville de Régina, ce soir, que le Gouvernement a acquis aujourd'hui 47 acres de terre riveraine à Fort-William, que déjà les plans et devis sont en voie de préparation, et que le Gouvernement espère faire achever avant la clôture de la navigation cette année un grand élévateur de tête de ligne pour les cultivateurs de l'ouest du Canada.

Le ministre nous dira-t-il si ce rapport est exact?

M. ROGERS: S'il a paru dans le "Regina Daily Province", je m'imagine qu'il est exact.

M. KNOWLES: Je ne conteste pas l'exactitude du rapport, mais maintenant que l'honorable ministre accepte la déclaration comme étant véridique, peut-être nous dira-t-il sur quelles raisons il s'appuyait pour se considérer comme étant en mesure de déclarer que le Gouvernement espérait faire achever ce grand élévateur avant la clôture de la navigation. Etait-ce seulement à cause des élections qui devaient avoir lieu? Comment se fait-il que l'élévateur ne sera probablement achevé que douze mois plus tard qu'on ne l'espérait.

M. ROGERS: J'espère que ce ne sera pas douze mois plus tard, et que l'élévateur sera prêt pour la saison d'expédition du grain. Mon honorable ami sait quelles sont les difficultés qui surgissent parfois lors de la construction d'un grand édifice, et l'on m'informe que l'on a éprouvé de grandes difficultés au sujet des fondations de cet élévateur, ce qui a occasionné un retard de plusieurs mois. Cette difficulté a été surmonté, cependant. On est à construire l'édifice qui sera achevé aussi rapidement que possible.

M. KNOWLES: Quand l'entreprise a-t-elle adjugée?

M. PERLEY: Je crois que l'entreprise a été adjugée en juillet. On a constaté que le premier emplacement sur lequel nous espérions pouvoir construire cet élévateur n'était pas convenable. Après une enquête subséquente l'ingénieur a fait rapport que le terrain au-dessous de l'eau n'offrait pas une fondation solide.

On a constaté qu'il y avait à cet endroit 80 pieds de boue, et en conséquence nous avons dû chercher un autre emplacement, ce qui a occasionné un retard considérable. Plus tard, le ministère du Commerce a acheté à Port-Arthur une pièce de terre appartenant à la compagnie du chemin de

fer Canadien-Nord, et l'entreprise a été adjugée dès que nous avons eu la certitude que nous avions un terrain convenable.

M. KNOWLES: Je crois que les renseignements fournis par l'honorable ministre ne rendent pas l'affaire suffisamment claire, et je suis d'opinion que la promesse a été faite tout simplement parce qu'une élection était imminente. Les circonstances sont telles que je n'hésite pas à dire qu'alors, comme avant l'élection générale de 1911, on a fait de cette question un ballon politique. Ces promesses faites en 1911 et 1912 ont si évidemment concordé avec le temps des élections que je suis d'avis que le Gouvernement a leurré les cultivateurs au sujet de cette question. Mon honorable ami a parlé du contrôle de l'exploitation tout comme si c'était la même chose que le contrôle et l'exploitation. Assurément, le ministre ne croit pas qu'en jonglant avec les mots—je ne me sers pas de l'expression dans un sens injurieux—il peut faire croire au peuple que le premier ministre a promis le contrôle de l'exploitation et non le contrôle et l'exploitation. Et maintenant, le ministre va construire un élévateur. Est-ce là le contrôle et l'exploitation des élévateurs de tête de ligne? Si le Gouvernement avait obtenu le pouvoir au moyen d'un programme de contrôle et d'exploitation des voies ferrées canadiennes, et si, plus tard, il entreprenait de construire une voie ferrée, est-ce que cela serait le contrôle et l'exploitation des chemins de fer du Canada? Il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point. L'attitude du Gouvernement est si manifeste que je crois qu'il vaudrait mieux pour lui d'admettre franchement qu'il a changé d'avis et qu'il ne remplit pas fidèlement sa promesse d'établir le contrôle et l'exploitation par l'Etat des élévateurs à Fort-William et à Port-Arthur.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Je crois qu'il n'est guère loyal de la part du ministre des Travaux publics de prétendre, si je puis me servir de cette expression, que l'attitude actuel du Gouvernement a pour but de remplir une certaine promesse du premier ministre. Je présume que l'honorable député sait parfaitement que ce n'est pas là remplir une promesse.

Le ministre est au courant de la discussion qui a eu lieu depuis un certain temps dans l'Ouest quant à la meilleure manière de faire disparaître certains inconvénients qui existent dans l'ouest du Canada. Bon nombre de gens ont prétendu que tout ce qu'il fallait était ce qu'il préconise maintenant: le contrôle de l'exploitation, ou plutôt le contrôle indirect des élévateurs. Je ne connais personne qui ne soit prêt à aller aussi loin que le ministre du Commerce est allé maintenant, à aller jusqu'à l'acte qu'il prétend être l'exécution de cette promesse. La question qui a été alors soumise aux cultivateurs de l'Ouest et qui leur est actuellement soumise est de savoir s'il est ou non nécessaire que le Gouvernement prenne le contrôle absolu des élévateurs, et de tous les électeurs, ou s'il serait suffisant qu'il les contrôlât directement. A tort ou à raison, l'opinion des cultivateurs de l'Ouest est que le Gouvernement doit prendre le contrôle absolu, qu'il en soit propriétaire ou non, que nul autre ne doit avoir rien à faire avec les élévateurs. Telle est l'opinion. N'ayant pas entendu le premier ministre actuel faire des promesses, je ne dirai pas qu'il en a faites, mais je dirai que j'ai perdu un grand nombre de votes dans mon collège électoral parce qu'on a dit que le premier ministre avait fait ces promesses. Je sais que ma majorité eût été beaucoup plus considérable, si les cultivateurs de mon collège électoral n'eussent cru qu'il avait fait la promesse non seulement d'avoir le contrôle indirect, mais le contrôle direct de ces élévateurs. Qu'on ait eu raison ou non de le supposer, je l'ignore. Je sais seulement quelles en ont été les conséquences. Quant à la question de l'entreposage à l'intérieur des élévateurs, je veux être franc. Je crois que mon honorable ami de Selkirk suggère indirectement que les producteurs de grains étaient unanimement en faveur de ce même programme. Peut-être que l'honorable député connaît mieux les producteurs de grain que je ne les connais. Je n'ai jamais assisté à une réunion de l'association des producteurs de grains du Manitoba; j'ai assisté depuis quelques années à presque toutes les réunions de l'association des producteurs de grains de la Saskatchewan, et je ne puis me rappeler un seul cas où la majorité de ces producteurs de grains se soit prononcée en faveur de ce programme. Partout où j'ai entendu discuter la question, autant que je puis me rappeler, la majorité a voté contre.

M. BRADBURY: L'honorable député considère-t-il que les officiers de l'association des producteurs de grain parlent au nom des producteurs de grain?

M. THOMPSON: Je présume qu'elle est jusqu'à un certain point autorisée à le faire, mais parfois elle ne le fait pas et elle peut s'en apercevoir à l'élection suivante. Parfois des membres du Parlement n'expriment pas l'opinion de leurs électeurs. Je ne dis pas que la majorité des cultivateurs de l'Ouest n'est pas en faveur de ce programme, mais je puis dire qu'en tant que j'ai rencontré les producteurs de grains, j'ai constaté qu'un très grand nombre de ceux qui ont pris une part active aux affaires de l'association des producteurs de grains de la Saskatchewan partagent l'opinion que j'ai toujours partagée, c'est-à-dire qu'ils doutent beaucoup de l'opportunité de ce plan. Je puis dire

que chaque fois qu'on a voté dans l'association des producteurs de grain de la Saskatchewan sur cette question, j'ai toujours voté contre et j'ai encore des doutes sérieux sur la question de savoir si ce plan est réellement bon. Je vais féliciter le Gouvernement des mesures qu'il a prises, vu que je suppose que la commission qui a été nommée est en faveur de ce programme. J'ajouterai que je me propose de voter, s'il y a un vote en cette Chambre, en faveur de son projet d'élévateurs à entreposage intérieur pour la raison suivante: Je crois qu'il est juste de donner au Gouvernement une occasion raisonnable de mettre à exécution tout projet offrant une perspective raisonnablement avantageuse aux cultivateurs de l'Ouest. Nonobstant ce qu'a dit mon honorable ami le ministre des Travaux publics et nonobstant le Livre bleu qu'il a produit, je regrette que nous n'ayons pas plus de renseignements sur cette question. J'ajouterai que je suppose que la commission est en faveur de ce projet, que c'est sur sa recommandation que la mesure a été prise par le Gouvernement. Vu ce fait et vu le fait que bien que j'aie moi-même des doutes sérieux sur la question de savoir si ce programme sera avantageux, si le tort que causera aux cultivateurs de l'Ouest l'adoption de ce programme ne sera pas plus considérable que les avantages qui en résulteront, cependant, j'ai cru comme d'autres cultivateurs de l'Ouest l'ont cru, que bien que les avantages soient douteux, les inconvénients sont également douteux et qu'à tout prendre le Gouvernement pourrait adopter ce programme, le mettre à exécution, surtout s'il a la recommandation, comme je le présume, de la commission qui devrait certainement être mieux que tout autre en mesure de décider si c'est ou non un bon programme. Il me fera plaisir d'appuyer cela s'il y a un vote.

M. G. BRADBURY (Selkirk): Je ne puis dire que je suis très surpris de l'attitude prise par les honorables députés de la gauche sur cette question, car je me rappelle que lorsque la question a été débattue en cette Chambre sous l'ancien gouvernement, ils ont pris la même attitude, tandis que l'opposition d'alors s'efforçait d'améliorer la position des cultivateurs à ce sujet.

Comme tous se le rappellent, les cultivateurs étaient venus à Ottawa et avaient soumis des résolutions, entre autres, une résolution demandant à l'Etat d'assumer le contrôle et de devenir propriétaire des élévateurs de tête de ligne. Lors du dépôt d'un projet de résolution tendant à se rendre au désir des cultivateurs, ceux qui combattent maintenant ce projet de loi ont pris à peu près la même attitude qu'aujourd'hui.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je crois qu'il est souverainement injuste de la part de l'honorable député de dire que nous combattons le projet de loi, car personne ne l'a encore combattu.

M. BRADBURY: L'honorable député qui vient de reprendre son siège, le représentant de Qu'Appelle, sera exempt de ces reproches parce qu'il n'était pas présent en ce temps-là, si mes souvenirs sont fidèles, je parle d'événements passés, et je suis bien aise de dire que le député de Qu'Appelle comprend que le projet de loi soumis à Chambre a pour objet de procurer des avantages aux cultivateurs de l'Ouest, et qu'il consent à appuyer le Gouvernement qui cherche à obtenir ce résultat. Les députés d'Edmonton, de Humboldt et de Moosejaw favoriseraient les intérêts de leurs commettants et des cultivateurs, s'ils prenaient la même attitude. Quant aux intentions des cultiavteurs, à en juger par les directeurs de l'association des producteurs de céréales, par les résolutions qu'ils ont soumis à la Chambre et par l'attitude du Grain Growers' Guide, nous pouvons conclure que les cultivateurs désirent exactement ce que le Gouvernement se propose de faire par ce projet de loi, qu'ils demandent que l'Etat assume le contrôle et devienne propriétaire des élévateurs de tête de ligne et établisse des élévateurs à l'intérieur. Ces jours derniers quelques-uns d'eux rendaient témoignage devant le comité des banques, entre autres, M. Green que ces messieurs connaissent très bien. Je citerai une partie de sa déposition:

Par le président:

D. Savez-vous si les gouvernements provinciaux ont fait quelque chose pour fournir des élévateurs de tête de ligne?—R. J'ai été envoyé ici il y a environ six ans, et le ministre de l'Agriculture, ainsi que d'autres ministres qui étaient avec lui à ce moment-là, nous a dit: "M. Green, retournez dans les provinces de l'Ouest et dites à la population de construire ses propres élévateurs de l'intérieur, et que nous prendrons soin des élévateurs de tête de ligne". Nous sommes retournés dans l'Ouest, comme on nous le conseillait, nous avons bataillé pour ces élévateurs et nous les avons maintenant dans la Saskatchewan. Le Manitoba en a aussi et l'Alberta est en train d'en avoir—des élévateurs de l'intérieur possédés et administrés par les cultivateurs, par ceux qui produisent le grain.

D. Est-ce que ce sont les élévateurs-entrepôts?—R. Ce sont les premiers élévateurs; ce ne sont pas des élévateurs de tête de ligne. Nous demandons maintenant au Gouvernement de nous fournir des élévateurs de tête de ligne.

Par le président:

D. A quel gouvernement, au gouvernement provincial?—R. Nous ne voulons pas d'élévateurs de tête de ligne possédés par le gouvernement provincial, mais des élévateurs de tête de ligne possédés par l'Etat.

Voilà la déclaration de M. Green. J'ai aussi celle de M. Fream.

Par le président:

D. Vous êtes le secrétaire de l'union des cultivateurs d'Alberta?—R. Le secrétaire honoraire.

D. Remplissez-vous d'autres fonctions?—R. Je suis aussi secrétaire du conseil canadien d'agriculture.

Puis, il rend ce témoignage:

D. Développez un peu cette idée?—R. Prenez, par exemple, Calgary aujourd'hui. Calgary est l'endroit logique où ériger un élévateur de tête de ligne qui serait pour Vancouver ce que Fort-William est pour Montréal.

D. C'est ce sujet que je veux que vous traitiez?—R. Actuellement, Calgary est l'unique route vers l'Ouest. C'est un centre d'inspection, les inspecteurs officiels des grains sont là. C'est une route pour le transport du grain vers la côte—parce qu'il se trouve que, beaucoup de grain qui y arrive—tout le monde croit que son grain est bien meilleur qu'il ne l'est en réalité et chacun l'expédie vers l'Ouest —est à l'arrivée jugé être d'une qualité qui ne vaut absolument rien pour le commerce de l'Ouest à l'heure qu'il est. Vu qu'il n'y a pas d'entrepôts publics sur la côte ni à Calgary, il s'ensuit que le propriétaire doit ou supporter les frais de la réexpédition de son grain à l'Est et payer le transport au retour probablement par la même route, surtout jusqu'à Fort-William, ou bien le tenir sur la voie et payer les frais de stationnement jusqu'à ce qu'il le vende à perte à quelqu'un qui croira pouvoir l'acheter et s'en servir dans un autre endroit.

D. En supposant que vous ayez un élévateur de tête de ligne comme celui dont vous parlez lorsque vous avez du grain de toutes les qualités, cet élévateur serait-il un accessoire naturel de la minoterie?—R. Oui.

D. Qui devrait-être propriétaire de l'élévateur de tête de ligne?—R. Le gouvernement.

Puis, il ajoute:

D. Un tel élévateur serait-il avantageux pour le cultivateur et lui permettrait-il de se faire payer plus promptement?—R. Ce serait un avantage signalé non seulement de cette manière, mais en ce qu'il pourrait ensuite rejeter sur la compagnie du chemin de fer la responsabilité du coulage.

D. Une commission a-t-elle été nommée il y a quelques années avec instruction de faire rapport sur la question de l'emmagasinage à l'intérieur?—R. La commission des grains a déjà recommandé l'établissement de bâtiments semblables. Cette commission a été nommée il y a un an environ.

D. Mais remontez jusqu'en 1907. Je crois qu'une commission a présenté un rapport contre ce projet. Pourquoi?—R. Si je comprends bien la question, c'est uniquement parce que la dépense serait trop lourde pour le producteur, à cause des frais de manutention, du surcroît de dépenses occasionné par la mise en entrepôt, le transport à de courtes distances et autres choses semblables, et que le grain serait encore à l'intérieur lorsqu'il devrait être rendu au bord de la mer pour être vendu à l'exportateur.

D. Je comprends que la situation est tellement changée qu'on peut raisonnablement en tretenir une opinion différente, ou bien êtes-vous d'un autre avis?—R. Je crois que la commission avait raison à ce moment-là, mais la situation s'est sensiblement modifiée depuis. Ainsi, ce temps-là, lorsque nous parlions d'expédier le grain à Vancouver pour lui faire suivre la route du Cap Horn, le faire passer par le canal de Panama ou le rendre au Japon, on se moquait de nous en disant que c'était impossible.

D. Ainsi, eu égard à la nouvelle situation, vous êtes d'avis que des élévateurs de tête de ligne seraient un avantage de plus?—R. Un avantage signalé.

J'ai profité de la circonstance pour consigner ces déclarations dans le hansard, en réponse à ce que disent les députés de la gauche qui prétendent que les cultivateurs ne sont pas tous en faveur des élévateurs de l'intérieur. Le représentant de Humboldt et d'autres députés qui faisaient partie de la Chambre il y a deux ans, déclaraient qu'ils n'avaient pas confiance dans les élévateurs de tête de ligne. Ils ne voulaient pas appuyer un projet de résolution priant le gouvernement de se rendre au désir des cultivateurs. Ce projet de résolution a été soumis par le député de Souris et appuyé par tous les représentants de l'Ouest, et si je me rappelle bien, combattu par tous les députés libéraux de l'Ouest.

M. KNOWLES: Que proposait-on?

M. BRADBURY: Il y a deux ans, le député de Humboldt a prononcé un discours dont je me propose de citer un passage ou deux:

Je ne suis pas prêt à défendre les idées de qui que ce soit, par cela seul que ce sont les idées d'un autre, et, bien que toutes mes sympathies aillent aux cultivateurs, non pas ceux de l'Ouest seulement, mais à tous ceux qui dans le passé ont pu être exposés à des pertes par suite d'une manipulation de leur blé, il faudrait commencer par me convaincre que la possession et l'exploitation des élévateurs par l'Etat est essentiellement nécessaire pour remédier au mal. Cela peut paraître tout simple à quelques-uns de faire passer la chose entre les mains du gouvernement; mais, une fois la chose faite, si cela devait mal fonctionner, il serait difficile de la défaire. Il est bon de se rappeler que le commerce des grains n'est encore que dans son enfance au Canada. On parle même avec emphase des fortes expéditions de grains qui sont parties de l'Ouest du Canada depuis une couple d'années, mais, à vrai dire, nous ne sommes dans l'Ouest qu'à nos débuts. Si donc nous faisons aujourd'hui cette démarche, en toute sincérité, je veux le croire, et dans les meilleurs intérêts du producteur, comme on peut le penser, et qu'en fin de compte la chose nuise plutôt à notre commerce des céréales, le mal qui en résultera ira croissant d'année en année. C'est pourquoi je dis qu'il nous faut agir avec beaucoup de circonspection. Pour pressantes que soient les demandes des cultivateurs de l'Ouest, et malgré l'emphase avec laquelle quelques-uns d'entre eux prétendent que le seul remède à la situation, c'est de remettre à l'Etat la possession et la direction des élévateurs, je pense avoir le droit de dire que le Gouvernement ferait bien—et c'est là

l'avis que je lui donne—de réfléchir sérieusement avant de s'engager dans cette voie ou dans toute autre voie. S'il lui arrive de se tromper, aujourd'hui, s'il se jette dans une politique dont les résultats ne répondent pas à son attente, il est impossible de prévoir à quelles conséquences désastreuses cela pourra nous mener avec le temps.

Voilà l'attitude qu'a prise mon honorable ami, lorsque les amis des cultivateurs qui siègent à la droite étaient dans l'opposition et tentaient d'exaucer les demandes de la classe agricole. Son attitude n'a guère varié depuis. Il s'est écoulé près de trois ans depuis qu'il a prononcé ce discours, et il semble encore d'avis qu'il faut aller lentement dans cette affaire, que le moment n'est pas encore arrivé de construire des élévateurs de tête de ligne ou d'avoir la haute main sur le blé qui s'exporte. Je tiens à faire ressortir que, lorsque ces députés appuyaient le ministère, lorsque le gouvernement de ce temps-là a pu, comme le Gouvernement actuel, faire quelque chose pour les cultivateurs, exaucer les requêtes qu'ils ont présentées ici, et dans des communications de leurs directeurs, il a repoussé l'occasion qui s'offrait et voté contre la proposition du représentant de Souris. Nous constatons maintenant que le Gouvernement du jour s'efforce d'exaucer les désirs des cultivateurs. Il construit à Fort-William un grand élévateur de tête de ligne qui, si je comprends la question, ne sera que le premier de tout un enchaînement d'élévateurs possédés et dirigés par l'Etat. Le Gouvernement ne peut pas mener cette œuvre à bonne fin immédiatement. Aucun de ceux qui savent combien de temps il faut pour construire un élévateur ne dira que le Gouvernement a perdu une seule heure depuis son avènement au pouvoir.

M. KNOWLES : Combien de temps faut-il?

M. BRADBURY: Je ne voudrais pas le dire, mais d'après ce que je connais des constructions publiques, je serai satisfait si l'élévateur est prêt à recevoir du blé l'automne prochain, et je m'attends qu'il le sera. De plus, je m'attends que lorsque cet élévateur sera prêt, les cultivateurs de l'Ouest seront si contents que ceux qui combattent le projet de loi seront les premiers à élever la voix et à féliciter le Gouvernement de sa démarche, du moins, je l'espère. Lorsque je considère l'attitude des représentants de la Saskatchewan et de l'Alberta qui tentent de représenter les cultivateurs de l'Ouest, je me demande parfois s'ils ne tiennent pas plus à emporter des avantages politiques qu'à favoriser les mesures qui sont dans l'intérêt de ceux dont ils prétendent être les interprètes dans cette enceinte.

M. BRADBURY.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): J'appartiens à cette classe qui, je crois, nombreuse parmi les membres des deux côtés de la Chambre, est d'avis qu'il est grand temps que cette session finisse, et que nous nous en allions chez nous où nous pouvons gagner notre vie. Je serai bref, et je ne parlerais pas du tout, si ce n'était que j'ai eu l'honneur de proposer la première motion dans cette Chambre à l'effet que, dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, le Gouvernement devait prendre le contrôle et l'exploitation des élévateurs de toutes les têtes de ligne et régionaux. Je n'ai jamais changé d'avis sur cette question. Il est possible que je me sois trompé, mais après les meilleures réflexions que j'ai pu donner au sujet, et un examen des conditions aussi attentif que j'ai pu le faire, je croyais que c'était la meilleure politique à suivre dans les circonstances. Il n'y a pas grande différence d'opinion, je crois, entre les membres de la droite et ceux de la gauche sur cette question. Je ne ferai aucune allusion à ce que les honorables membres de la gauche ont pu dire, lorsqu'ils siègeaient à la droite, à propos de ce qu'il convenait le mieux de faire pour aider les cultivateurs à vendre leur grain. Les conditions qui existaient il y a trois ou quatre ans sont plus intenses aujourd'hui, parce qu'il n'y a aucun doute que le cultivateur ne vend pas son grain à un aussi bon prix qu'il le vendait il y a trois ou quatre ans, lorsque nous avons discuté cette question. Il est de notre devoir, à quelque parti que nous appartenions, de faire tout en notre pouvoir pour adopter une politique qui aidera le cultivateur à vendre son grain à meilleur profit. J'ai déjà dit, et je le répète, que je veux le développement de l'est comme de l'ouest du Canada, et j'ajouterai que si l'Est doit se développer, ce développement sera dû à la prospérité des cultivateurs de l'Ouest. Il est temps que nous unissions nos efforts. C'est peut-être audacieux de ma part, mais je crois pouvoir dire que tout ce que j'ai prêché dans l'opposition je le prêche maintenant comme ami du Gouvernement.

J'ai toujours été fortement en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, parce que je crois que ce chemin est dans l'intérêt de l'ouest du Canada. J'ai toujours été aussi fortement en faveur de l'exploitation par le Gouvernement des élévateurs de tête de ligne et régionaux. J'ai toujours dit que peu importait quels étaient les propriétaires de ces élévateurs, mais que le point important était de savoir qui devait en contrôler l'exploitation. J'étais en faveur d'une commission, et je constate, en parcourant le hansard, que l'honorable député de Humboldt (M. Neely) paraît avoir

partagé beaucoup mon opinion. La seule différence c'est que j'allais plus loin que lui. Mon honorable ami croyait à cette époque que l'on devait plutôt avoir un bureau d'inspection, et que si ce bureau jugeait nécessaire, dans l'intérêt du cultivateur, gue le gouvernement devait posséder et exploiter les élévateurs, qu'alors la chose devrait se faire. Mais il n'est pas allé aussi loin que moi, parce que je croyais que le Gouvernement devait prendre lui-même le contrôle et l'exploitation des élévateurs de tête de ligne. Si je ne croyais pas que le Gouvernement, que j'ai l'honneur d'appuyer aujourd'hui, ne faisait pas un commencement juste et raisonnable dans cette important travail, je ne pourrais pas me justifier devant les électeurs du grand comté agricole que j'ai l'honneur de représenter, si je ne le combattais pas. Mais je crois que le Gouvernement a fait tout ce qu'il était possible de faire, et que dans la formation de ce bureau il a choisi les meilleurs hommes qu'il pouvait trouver pour réglementer et exécuter ce travail. Je suis prêt à mettre ces hommes à l'épreuve. Je crois que le Gouvernement est sincère. Il a déjà fait beaucoup en construisant un élévateur à Port-Arthur, qui contiendra, me dit-on, environ 4,000,000 de boisseaux de grain. Je favorise beaucoup l'idée d'ériger des élévateurs de tête de ligne dans l'intérieur du pays. Je n'ai pas la moindre idée qu'il y en aura un dans ma ville, bien que je crois que la chambre de commerce a fait des démarches dans ce sens, et c'est une ville très importante. Mais que l'on place ces élévateurs dans l'Ouest aux endroits ou ils devront faire le plus grand bien au plus grand nombre de cultivateurs. Il ne devrait pas être nécessaire de faire une expérience. Pour ma part, je suis toujours d'avis que l'exploitation par le gouvernement est la meilleure chose pour les cultivateurs. Je ne saurais dire combien cela coûtera; ce n'est pas à moi à le chercher. C'est au Gouvernement de chercher combien cela coûtera, et à trouver le meilleur moyen de mettre cette politique à exécution. Je veux bien croire que le Gouvernement est sincère, qu'il entend faire un essai réel de la question, qu'il veut construire des élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur et à Fort-William, et qu'il s'occupera aussi de la question des élévateurs régionaux. Ceux-ci, en même temps que les élévateurs de tête de ligne à l'intérieur, rendront, je crois, de grands services aux cultivateurs de l'Ouest.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Je désire poser au ministre intérimaire du commerce (M. Perley) quelques questions au sujet de la déclaration qu'il a faite; mais, avant cela, je veux dire que cette politique qu'il a annoncée sera acceptée par les cultivateurs des prairies comme un effort pour remédier aux conditions qui existent présentement dans l'Ouest. Je dirai aussi que les cultivateurs sont toujours d'avis que la promesse faite par l'honorable premier ministre (M. Borden) que le Gouvernement prendra le contrôle et l'exploitation des élévateurs à la tête des lacs devrait être remplie. Pendant ma campagne politique, j'ai rencontré plusieurs conservateurs qui étaient en faveur de la réciprocité, mais ils furent maintenus dans leur parti par la promesse que si le très honorable premier ministre venait au pouvoir il leur donnerait un soulagement en établissant le contrôle et l'exploitation des élévateurs à la tête de lacs par le gouvernement. Ils comprirent que cela leur aiderait, et le fait que l'on promettait que ce projet serait exécuté promptement les a tenus dans les rangs. Mais j'ai conversé avec quelques cultivateurs au sujet de l'exploitation par le gouvernement des élévateurs régionaux, et je les ai trouvés favorables à l'idée, parce qu'ils veulent être aidés. Je demande donc au ministre intérimaire du Commerce si cette aide leur sera accordée cette année et si quelques-uns de ces élévateurs seront construits bientôt, afin qu'ils puissent être de quelque service aux cultivateurs pour la récolte prochaine.

On a dit que l'on n'avait éprouvé aucune difficulté l'année dernière à transporter la récolte, et je crois qu'elle l'a été mieux que l'année précédente, parce qu'elle a été faite plus à bonne heure, que la température a été plus favorable pour expédier le grain. Mais tout de même il y a eu encombrement à plusieurs endroits, ce qui était dû peut-être à des difficultés locales. Je sais que dans mon comté les cultivateurs ont transporté leur grain à un marché situé de quarante et cinquante milles, et n'ont pas pu le vendre parce que les élévateurs étaient remplis. C'est là un grand inconvénient. Si ces élévateurs à l'intérieur du pays contribuent à faire disparaître cet encombrement, ce sera un grand bien pour les cultivateurs, mais ils comptent toujours que le gouvernement prendra possession des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur et les exploitera lui-même. Je demanderai au ministre si aux endroits où seront érigés les élévateurs d'entrepôt, il y aura une inspection du grain complète semblable à celle qui est faite à Calgary et à Winnipeg et s'il y aura aussi un bureau d'experts et un marché sur échantillon.

M. PERLEY: Il y aura à ces élévateurs un pesage et une inspection, absolument comme la loi le prévoit pour les élévateurs de tête de ligne. Ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'établir des bureaux d'ex-

perts aux endroits où l'on érigera des élévateurs d'entrepôts. La loi actuelle pourvoit à créer ces bureaux d'experts et nous n'y avons rien changé. On m'a demandé si le bureau des experts avait conseillé la construction des élévateurs de tête de ligne à l'intérieur du pays, et je suis heureux de pouvoir dire que le Gouvernement suit les conseils du bureau des experts à ce sujet, et s'efforcera de les suivre dans toutes les questions importantes concernant le transport et l'expédition du grain de l'Ouest.

Au sujet de M. Castle, je veux dire que le département regrette beaucoup que M. Castle juge à propos de donner sa démission. Le bureau des experts a, dans son rapport du mois de janvier dernier, demandé au Gouvernement de nommer un surintendant des élévateurs, qui serait l'officier exécutif du bureau, qui aurait la surveillance des permis, des entreposages, des assurances, et le reste, et l'intention du ministre et du bureau était de nommer M. Castle à cette charge, s'il n'avait pas décidé de se retirer du service.

Au sujet de la nomination de M. Jones, comme membre du bureau des experts, le département a fait une enquête très complète au sujet de son passé et de ses aptitudes. Je ne prendrai pas le temps du comité pour entrer dans beaucoup de détails à ce sujet, mais je lirai deux extraits de lettres concernant M. Jones. Ce qui suit est un extrait d'une lettre de M. C. B. Piper, secrétaire de l'Empire Elevator Co., Ltd.

L'accusation sur laquelle cette condamnation a été obtenue était d'avoir fait des rapports faux, et M. Jones n'y était aucunement concerné. Ces rapports ont été faits dans le bureau lorsque M. Jones occupait un simple emploi salarié dans l'élévateur. Au sujet du mélange du grain reproché à notre compagnie à cette époque, M. Jones n'en avait pas le contrôle et n'en est aucunement responsable. Permettez-moi d'ajouter, dans tous les cas, qu'il n'y a absolument aucune raison de blâmer M. Jones au sujet des anciennes accusations, vu qu'il n'y a été mêlé en aucune façon, il n'a jamais été poursuivi et n'a jamais été en cause en aucune façon.

Voici maintenant un extrait d'une lettre écrite par M. T. A. Crerar, président de la Grain Growers Company:

D'après ce que je connais, je crois que la nomination de M. Jones sera une nomination excellente. Son expérience lui a apporté une connaissance très étendue des différentes opérations du commerce de grain, et il devrait être une acquisition importante à votre bureau.

Un honorable député a dit, avec raison, que ce bureau avait été créé dans le but de rendre justice aux propriétaires et aux cultivateurs de grain, et de les protéger contre toute manipulation injuste au détriment du cultivateur. Je crois que le bureau avait grand besoin d'un homme de l'habileté et de l'expérience de M. Jones, qui lui aidera à comprendre les méthodes des propriétaires d'élévateurs, et le mettra conséquemment plus en état de voir à ce que les élévateurs soient opérés justement et honnêtement, et que justice soit rendue aux propriétaires de grain. Je n'ai aucune excuse à offrir au sujet de la nomination de M. Jones à cette charge.

On a eu bien soin de s'assurer qu'il était un homme digne et apte à remplir cette charge, et je crois qu'il donne satisfaction à tous ceux qui s'intéressent à la culture et au commerce du grain.

M. BUCHANAN: Est-ce l'intention du Gouvernement de construire quelques-uns de ces élévateurs cette année?

M. PERLEY: Je n'aimerais pas à faire des promesses qui ne pourraient être remplies. Nous n'en sommes pas encore arrivés à discuter cela. Les crédits supplémentaires n'ont pas encore été déposés, mais je puis dire que j'ai recommandé à mes collègues d'insérer dans ces crédits un item dans ce but. Jusqu'à ce que les crédits aient été adoptés et deviennent loi, il nous serait impossible de prendre des mesures, mêmes préliminaires. Je puis assurer à mon honorable ami que cela se fera le plus promptement possible.

M. KNOWLES: Le ministre prendra-t-il des mesures pour établir un marché d'échantillons à Mosejaw?

M. PERLEY: Je n'ai pas eu le temps de discuter cela avec la commission des grains. Le docteur Magill n'est arrivé ici que cet après-midi. J'ai cependant envoyé une copie des Débats à la commission afin qu'elle puisse savoir ce qui a été dit à ce sujet et prendre l'affaire en considération.

M. KNOWLES: A défaut de cela, le ministre donnera-t-il au moins à Moosejaw l'un des élévateurs de tête de ligne?

L'hon. FRANK OLIVER: Je crois qu'il y a relativement à cela des questions qui, à mon sens, devraient être discutées à fond. Puis-je rappeler au ministre que le bill contient une clause spéciale pour la création d'un conseil d'inspection à deux endroits et non à d'autres endroits? S'il a l'intention d'établir à l'intérieur un élévateur de tête de ligne, à quelque endroit autre que ces deux endroits, il me semble qu'il serait nécessaire d'avoir là un conseil d'inspection afin que cela fonctionne efficacement, et l'acte devrait pourvoir à ce conseil d'inspection.

M. PERLEY: Mon honorable ami sait qu'il n'y a pas maintenant de conseil d'inspection à Port-Arthur et à Fort-William.

M. OLIVER: Le grain n'est pas inspecté là; mais à Winnipeg, où se trouve le conseil. Cependant, je ne désire pas dis-

cuter ce point, mais faire ressortir les faits. Si l'on avait l'intention d'établir à l'intérieur les élévateurs de tête de ligne et d'avoir un conseil d'inspection, il faudrait y pourvoir dans le bill. Si je comprends bien, l'honorable ministre est d'avis que même si une tête de ligne intérieure était établie il ne serait pas nécessare d'avoir un conseil d'inspection pour cette localité particulière.

Je désire attirer l'attention du ministre et du comité sur le fait qu'en dehors des mérites du principe des têtes de ligne intérieures, une grande partie des avantages qui doivent en résulter dépendra des règlements en vigueur. La raison pour laquelle je fais ces remarques, c'est que quelques-uns des honorables préopinants ont dit—je crois que le ministre des Travaux publics l'a dit—que l'établissement de ces têtes de ligne intérieures aurait pour but l'établissement de minoteries à ces endroits. Or, si ce programme est pour l'avantage de l'industrie minotière, qu'on le dise, si ce doit être un programme pour l'avantage des chemins de fer afin de leur permettre de ménager leur matériel roulant, qu'on le dise, mais si ce doit être pour l'avantage des cultivateurs, le Gouvernement devra avoir en vue cet objet et nul autre. Et, bien qu'il ne soit pas nécessaire, je présume, d'adopter une loi, cependant il est extrêmement important que les règlements qui s'appliqueront à ces têtes de ligne intérieures soient rédigés de façon à ce que les avantages soient pour les cultivateurs et non pour les autres, si ce programme doit être pour l'avantage des cultivateurs.

M. SCHAFFNER: Pourquoi pas pour les deux?

M. OLIVER: Si c'est pour l'avantage du cultivateur, il s'en suit que c'est aussi pour l'avantage du minotier de la compagnie de chemin de fer et de tout le monde.

M. SCHAFFNER: La présence des minoteries aidera au cultivateur.

M. OLIVER: Précisément, si elles viennent là à des conditions équitables. Mais le malheur est qu'en ce monde méchant, chaque intérêt désire avoir un petit avantage aux dépens des autres. A cette phase peu avancée des délibérations, je saisis l'occasion de faire remarquer au ministre que, bien que cet établissement de têtes de ligne intérieures puisse sans aucun doute donner des avantages convenables à l'industrie minotière à ces endroits, cela serait sujet à objection, à mon point de vue, si cela devait entrer en considération dans la rédaction des règlements relatifs à la manutention des grains à ces endroits.

Je prétends que le producteur de grains est celui qui a besoin de la protection du Parlement, et qu'en protégeant le producteur, vous devez protéger toutes les autres classes de la société. Chacune des classes de la société a droit aux avantages que l'on peut raisonnablement se procurer grâce à l'amélioration de la condition du cultivateur, mais elle n'a pas droit à des avantages aux dépens du cultivateur. Je dis donc que je puis facilement comprendre comment ces têtes de ligne intérieures peuvent être rendues très avantageuses à l'industrie minotière, très avantageuses aux compagnies de chemin de fer; mais ces institutions et ces organisations sauront prendre soin de leurs propres intérêts. C'est au Gouvernement et au Parlement à voir à ce que les cultivateurs retirent les avantages pouvant résulter des règlements adoptés relativement à ces élévateurs.

Mon honorable ami le ministre des Travaux publics a insisté sur l'argument à l'effet que grâce à l'établissement des têtes de ligne intérieures, on épargnerait au cultivateur les frais de l'entreposage individuel de son grain. Mon honorable ami n'apprécie pas du tout la situation. L'établissement d'élévateurs initiaux aide au cultivateur pour l'entreposage de son propre grain, et l'établissement de têtes de ligne intérieures n'aiderait pas au cultivateur sous ce rapport. Si l'on désire aider directement le cultivateur en fait d'entreposage, la meilleure manière est d'augmenter les facilités initiales d'entreposage. L'élévateur de tête de ligne intérieur est pour aider au tansport du grain, mais pas pour l'entreposage en tant qu'il s'agit du cultivateur individuel.

Or, si je n'empiète pas trop sur le temps du comité de cette Chambre, je dirai de plus au ministre qu'il n'y a pas seulement la responsabilité du Gouvernement pour la manutention du grain à la tête des lacs —bien qu'après tout ce soit la principale affaire que la manutention de notre grain— mais l'intention de la loi concernant les grains—et cette disposition est encore dans cette loi—était qu'il y aurait une inspection tout aussi efficace du grain pour la préservation de la qualité à l'élévateur de transbordement et surtout le procédé de transport entre Fort-William et Montréal qu'à Fort-William même.

Or, il me semble que c'est un devoir tout aussi important que tous les autres devoirs qui incombent à la commission des grains, que de prendre soin des points de transport afin de prévenir le mélange indu du grain et par là la détérioration de l'échantillon avant qu'il arrive sur les marchés britanniques. J'insiste auprès du Gouvernement et auprès de la commission, afin de leur faire comprendre que bien que leurs efforts vers l'amélioration des facilités de transport depuis l'élévateur initial jusqu'à la tête de ligne à Fort-William soient de

nature à favoriser les intérêts du pays, cependant, à titre d'expérience—je ne veux pas donner à entendre que j'approuve cette proposition comme étant, par elle-même, un remède aux difficultés qui existent maintenant—je veux bien qu'on l'adopte et je veux bien tenir compte au Gouvernement d'avoir fait cette expérience. Mais que cela ne le détourne pas de la responsabilité de prendre soin de la préservation de la qualité à Fort-William, et non seulement à Fort-William, mais sur toute la ligne d'expédition jusque dans la cale du navire, à Montréal.

M. PERLEY: Je suis certain que la commission tiendra compte de la recommandation de l'honorable député d'Edmonton. Je suis heureux qu'il approuve la tentative faite par le Gouvernement pour résoudre le problème relatif au transport du grain dans l'Ouest, surtout en automne. Si j'ai bien compris, il a demandé, il y a un instant, si ce programme était imaginé par le Gouvernement pour venir en aide à l'industrie minotière ou aux chemins de fer. Je puis assurer à mon honorable ami que l'unique but que nous avons eu en vue en suggérant la construction de ces élévateurs a été d'aider au producteur de grain à effectuer ses recouvrements le plus rapidement possible et de la façon la plus satisfaisante.

Il est très probable que des minoteries surgiront près des élévateurs de tête de ligne, parce que les minotiers y trouveront constamment un approvisionnement de grain, mais nulle condition ne sera attachée à la construction de ces élévateurs à aucun endroit particulier. Nous espérons que des minoteries surgiront autour d'eux, mais nous voulons surtout nous occuper du producteur de grain. En soumettant ce programme, notre but n'est pas, non plus, d'aider aux chemins de fer. L'espoir que nous avons c'est que ces élévateurs aideront d'abord le producteur de grains, et en second lieu d'aider à l'industrie minotière et aux chemins de fer, parce que le producteur de grains aura aussi plus de facilité à vendre ses produits d'une façon avantageuse.

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

Reprise de la séance.

M. OLIVER: Il semble y avoir une contradiction entre l'article 1er et l'article 2. L'article 1er amende l'article 24 et décrète que l'inspecteur en chef aura un certificat d'inspecteur, tandis que l'article 2 parle de l'article 44 et décrète que cet inspecteur n'exigera pas de certificat.

M. OLIVER.

M. PERLEY: Voici le but du changement. L'inspecteur en chef doit avoir un certificat d'inspecteur ordinaire, mais lorsqu'il est nommé à la charge d'inspecteur en chef, ce qui est une nomination d'affaires, exigeant des aptitudes différentes, on ne lui demande pas de retourner devant le bureau des examinateurs pour obtenir un nouveau certificat.

M. NEELY: Le ministre ne reconnaît-il pas qu'il pourrait y avoir des cas où ce changement pourrait être très nuisible. Par exemple, je ne puis voir rien qui empêche la commission de nommer inspecteur en chef un homme qui, plusieurs années auparavant aurait été inspecteur mais aurait quitté le service du ministère, qui se serait livré à d'autres occupations de telle façon qu'il ne serait réellement plus compétent comme inspecteur. L'inspecteur en chef ne devrait-il pas être assujetti à un examen spécial afin que l'on puisse s'assurer s'il est apte à faire ce travail particulier?

M. PERLEY: Le but que l'on désire atteindre en exigeant un diplôme, c'est, en premier lieu, de s'assurer que le titulaire sait exactement classer le grain. Cet examen est fait par un bureau d'examinateurs, tel que pourvu par la loi. L'inspecteur en chef, lorsqu'il est nommé, doit posséder un certificat ordinaire d'inspecteur. Il doit posséder beaucoup d'autres qualités, telles que l'aptitude aux affaires et les dispositions nécessaires pour conduire ses subordonnés. Il semblerait que la meilleure autorité pour l'examiner sous ces divers rapports serait bien la commission des grains et non le bureau des examinateurs. Le bureau des examinateurs est composé de commerçants de Winnipeg et il me paraît peu raisonnable de leur demander de se prononcer sur l'aptitude d'un inspecteur en chef, étant donné, dans tous les cas, qu'il a obtenu, au préalable, un diplôme d'inspecteur.

M. OLIVER: Je ne puis encore voir la raison du changement proposé.

M. PERLEY: D'après la loi amendée, l'inspecteur doit dans chaque cas s'être procuré du bureau un diplôme d'inspecteur, mais il n'est plus tenu de passer un examen de compétence comme inspecteur en chef devant ce bureau d'examinateurs. L'article tel que libellé dans la loi non amendée semblerait indiquer que le bureau des examinateurs est l'autorité compétente pour se prononcer sur les aptitudes qu'il possède pour devenir inspecteur en chef. Nous croyons que cette décision devrait être laissée entièrement à la commission des grains.

M. BORDEN: Mon honorable ami trouvera peut-être l'explication plus claire si

elle est formulée ainsi: l'inspecteur en chef doit posséder un diplôme d'inspecteur, mais il n'est pas tenu d'avoir aucun autre diplôme.

M. OLIVER: Il me semble que c'est l'idée exprimée par l'article tel qu'il existe déjà.

M. BORDEN: La difficulté naît de ceci. L'article 4 prescrit que l'inspecteur en chef, l'inspecteur et le sous-inspecteur, soient choisis parmi des personnes compétentes et jugées telles, de la façon prescrite par un bureau d'examinateurs. On a cru que, raisonnablement interprété, l'article obligeait le titulaire à posséder non seulement un diplôme d'inspecteur, mais aussi un diplôme d'inspecteur en chef. L'amendement déclare simplement qu'il n'aura besoin que d'un diplôme d'inspecteur.

M. OLIVER: Je crois que c'est donner à l'article un sens forcé. Lorsqu'une personne accepte les fonctions d'inspecteur en chef, il n'y a rien de dérogatoire à sa dignité personnelle, ou à la dignité de son emploi, à ce qu'il subisse, alors, un examen technique, devant un bureau d'examinateurs, sur sa compétence à classer le grain.

M. PERLEY: Comme inspecteur?

M. OLIVER: C'est tout ce que je lis dans l'article: qu'il doit subir un examen comme inspecteur et je trouve que l'interprétation est plutôt forcée.

M. PERLEY: L'article 44 et l'article 24 doivent être lus ensemble. L'article 44 dit:

Nul ne sera nommé inspecteur en chef, s'il n'a pas satisfait à un examen, et s'il n'a pas reçu un certificat d'aptitude pour la charge d'inspecteur en chef.

Il n'est pas tenu d'obtenir un deuxième certificat du bureau des examinateurs, mais seulement un certificat d'inspecteur.

M. OLIVER: Je comprends la nécessité d'amender l'article 44, que vient de lire mon honorable ami, mais je ne vois pas la nécessité d'amender l'article 24.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je suggère, si le sens est tel qu'interprété par le ministre intérimaire du Commerce, que l'article soit mis sous une autre forme, de façon à signifier que chaque inspecteur devra avoir reçu un diplôme d'inspecteur. Beaucoup de cette phraséologie pourrait être retranchée avec avantage, je crois, si le ministre voulait se donner la peine de libeller les articles autrement; ils sont très obscurs et produisent de la confusion. Je partage l'avis de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et celui de l'honorable député de Humboldt (M. Neely). Au moment où un simple inspecteur doit être nommé inspecteur en chef, il devrait subir un examen. Si je comprends bien l'article—il est tellement confus que je doute qu'il puisse être interprété clairement—cela serait inutile. J'ai compris que le ministre intérimaire soutient aussi que ce n'est pas nécessaire, mais peut-être que je me trompe.

M. PERLEY: Le premier paragraphe de l'article 24, tel qu'amendé, se lit comme suit:

Les inspecteurs en chef, inspecteurs et sous-inspecteurs restent en fonctions durant bon plaisir, et ne sont choisis que parmi les personnes qui ont les qualités voulues, reconnues et attestées par un bureau d'examinateurs, ainsi qu'il est ci-après établi. Dans le cas d'un inspecteur en chef, cependant, il n'est pas exigé d'autre certificat que celui d'inspecteur.

Sûrement, cela rend la chose parfaitement claire.

M. THOMSON: Le ministre intérimaire prétend-il qu'une personne pourvue d'un diplôme d'inspecteur ne pouvait pas être appointé inspecteur en chef sans passer un examen?

M. PERLEY: Certainement elle le pourrait. Si quatre personnes ont travaillé pendant nombre d'années comme inspecteurs, l'intention du bill est que la commission choisisse parmi eux l'homme habile aux affaires et en fasse un inspecteur en chef, et se contente du diplôme qu'il avait reçu comme inspecteur.

M. THOMSON: Supposons qu'il ait reçu ce diplôme dix ans auparavant.

M. PERLEY: S'il avait travaillé comme inspecteur pendant dix ans, mon honorable ami ne s'objecterait pas à sa nomination.

M. THOMSON: Il pourrait avoir travaillé pendant dix ans ou non. Je comprends que les hommes de loi peuvent s'objecter à subir un examen dans la suite, mais il me semble qu'une personne, se disposant à devenir inspecteur en chef, ne peut avoir d'objection à subir un nouvel examen avant d'être nommée. L'examen qu'elle aurait à subir alors ne serait que technique et pour établir sa compétence à inspecter les grains. Cette compétence est fortement exposée à diminuer sous le poids de l'âge. L'inspecteur en chef devrait être un aussi bon expert que n'importe lequel de ses subordonnés.

M NEELY: Quelle a été la pratique suivie, jusqu'à présent, pour la nomination d'un inspecteur en chef? S'il détenait déjà

un diplôme d'inspecteur exigerait-on de lui qu'il subisse un autre examen devant le bureau des examinateurs?

M. PERLEY: Des inspecteurs en chef ont été nommés sans avoir subi aucun examen spécial; c'est l'information que l'on me donne.

M. OLIVER: Alors, c'était agir contrairement à la loi.

M. PERLEY: On m'informe que c'était la coutume suivie du temps de mon honorable ami. Je ne dis pas cela dans le but de critiquer, parce que je me rends compte de la difficulté de se conformer à la loi, interprétée sévèrement. Nous ne voulons pas du tout changer l'esprit de la loi; notre intention est de la rendre plus claire sur ce point.

M. OLIVER: A mon avis, l'amendement proposé est plutôt de nature à créer la confusion que la clarté. Si le ministre intérimaire voulait laisser l'article 24 tel qu'il est et dans l'article 44, enlever les mots "inspecteur en chef" là où ils se trouvent répétés une seconde fois, à la ligne 4. . .

M. BORDEN: Cela ne ferait pas.

M. OLIVER: Cela laisserait la personne nommée inspecteur en chef obligée à l'examen d'inspecteur par le bureau des examinateurs et non à un examen d'inspecteur en chef, et c'est tout ce que nous demandons.

M. BORDEN: L'amendement dit clairement qu'il doit posséder un diplôme d'inspecteur.

M. OLIVER: L'article 44 ne le dit pas. Avec l'amendement proposé, cet article dit clairement qu'un diplôme d'inspecteur ne sera plus requis.

M. THOMSON: Si l'article 44 était amendé en enlevant les mots "inspecteur en chef", là ou ils se trouvent en dernier lieu, et aussi les mots "sous-inspecteur", je crois que l'article fournirait le résultat désiré, parce qu'alors il ne serait plus exigé qu'un diplôme d'inspecteur. Il n'y a pas de raison pour qu'un sous-inspecteur subisse un examen différent de celui de l'inspecteur; je crois qu'il ne devrait y avoir qu'un seul examen, celui d'inspecteur.

M. PERLEY: Je ne puis comprendre les objections que mon honorable ami soulève contre ces changements. Je ne crois pas qu'il soit absolument nécessaire que les qualifications requises d'un inspecteur et d'un sous-inspecteur soient absolument les mêmes.

M. NEELY.

En ce qui concerne l'article 44, une personne pourrait être nommée sous-inspecteur, mais le jour où elle serait promue inspecteur, il lui faudrait se procurer un diplôme d'inspecteur. Je ne crois pas que nécessairement les qualifications doivent être les mêmes, exactement. Nous ne voulons pas changer la loi sur ce point, mais nous voulons dispenser l'inspecteur en chef de tout autre examen que de celui qui est requis pour être inspecteur.

M. OLIVER: C'est aussi exactement ce que je voudrais; mais je prétends qu'en enlevant les mots "inspecteur en chef" de l'article 44 de la loi, vous exempteriez l'inspecteur en chef de subir l'examen d'inspecteur, ce qui n'est pas du tout désirable.

M. AIKINS: Un sous-inspecteur ne peut être nommé inspecteur en chef s'il ne possède qu'un diplôme de sous-inspecteur, conformément au libellé de l'article que le député d'Edmonton suggère. L'intention du bill est qu'il soit donné un diplôme à un inspecteur après un certain examen et un autre diplôme à un sous-inspecteur après un examen différent, les qualifications requises n'étant pas les mêmes. Le but de l'amendement semble être qu'un inspecteur en chef n'ait pas besoin d'aucun autre diplôme et ne soit pas forcé de subir un autre examen que celui d'inspecteur et l'amendement proposé aurait pour effet de faire mettre en pratique cette idée. L'amendement proposé par l'honorable député d'Edmonton n'y parviendrait guère, à moins, ainsi qu'on l'a suggéré, qu'il enlève les mots "sous-inspecteur", afin de rendre l'examen et le diplôme d'inspecteur les mêmes pour un inspecteur en chef et pour un sous-inspecteur. L'amendement proposé à ce bill mettrait en pratique l'idée proposée par le Gouvernement.

M. OLIVER: Le ministre insiste-t-il sur l'adoption de l'amendement, tel que proposé?

M. PERLEY: Je crois que, en ce qui concerne l'article 24, la chose est absolument claire. Quant à l'article 44, j'en suis encore à chercher le sens de l'argumentation de mon honorable ami.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Le ministre voudrait-il bien laisser ces deux articles en suspens pour plus ample étude, à moins que leur adoption ce soir même ne soit urgente.

M. PERLEY: Ce bill a déjà été adopté par le Sénat, mais il nous a été impossible de le présenter ici, pour des raisons d'ordre technique. Le président du comité est ici, ce soir, et il serait impossible de remettre le bill en discussion avant la semaine prochaine. Je désirerais qu'il fût

adopté ce soir même, mais je tiens aussi à ce qu'il soit aussi parfait que possible.

M. OLIVER: Du moment que le ministre nous assure de la légitimité de son interprétation de l'article en question, et comme il informe le comité qu'il est impossible qu'un inspecteur en chef soit nommé, à moins qu'il ne détienne un certificat à titre d'inspecteur. . .

M. PERLEY: Certainement.

M. OLIVER: Puisque c'est là l'interprétation du ministre, et qu'il a l'amendement de la loi, nous l'acceptons.

Sur l'article 2 (amendement de l'article 44; certificats de l'inspecteur).

M. NEELY: Les certificats des inspecteurs et des sous-inspecteurs sont-ils semblables?

M. PERLEY: Non.

M. BORDEN. Vous pourriez peut-être obvier à l'inconvénient en adoptant l'amendement dans sa teneur et en ajoutant à l'article 44 les mots:

Nul ne sera nommé inspecteur en chef, à moins qu'il ne soit porteur d'un certificat d'inspecteur.

Cela ferait disparaître toute équivoque.

M. PERLEY: Ces mots doivent s'ajouter à l'amendement projeté de l'article 44 de la loi.

M. OLIVER: Le ministre consentirait-il à modifier l'article de manière à ce qu'il porte qu'un certificat soit délivré, après examen, au moment où il est nommé.

M. PERLEY: Ce ne serait guère juste.

M. OLIVER: Fort bien; mais à mon avis, ce serait juste.

M. PERLEY: Quand un individu a été inspecteur vingt années durant, il serait fort singulier qu'on lui fit subir un examen devant un bureau d'examinateurs qui en sauraient probablement moins que lui-même.

M. OLIVER: Ces examinateurs sont des hommes du métier, qui sont experts dans la gestion de leurs propres affaires et qui sont nécessairement fort bien renseignés et au courant des progrès. Il convient que les titulaires de ces charges importantes et pleines de responsabilité soient bien au courant des progrès modernes.

M. PERLEY: De l'agrément du comité, je désire suggérer que, pour compléter ces modifications, on supprime les mots "inspecteur en chef" de la cinquième ligne de l'article 46 de la loi.

M. OLIVER: D'accord.

M. PERLEY: Je propose que l'article 2 du bill soit amendé par l'addition de ces mots:

Nul n'est nommé inspecteur en chef, à moins qu'il ne soit porteur d'un certificat d'inspecteur.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Ce texte ne figurerait-il pas à l'article 44, à titre d'alinéa?

M. PERLEY: Il n'est pas nécessaire que ce soit un nouveau paragraphe; il suffit d'ajouter une autre phrase à l'article 44 de la loi.

M. THOMSON: Cet amendement devrait figurer à l'article 44.

M. BORDEN: L'article se trouve ainsi conçu:

L'article 44 de ladite loi est amendé par la radiation des mots "inspecteur en chef", à la 1ère et à la 4e lignes du texte et par l'addition des mots "nul n'est nommé inspecteur en chef, à moins qu'il ne soit porteur d'un certificat d'inspecteur".

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 3 (amendement de l'article 47; classification commerciale).

M. OLIVER: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer l'objectif de cet article?

M. PERLEY: L'article 47 de la loi en discussion prévoit la classification commerciale. D'après le texte, il paraît que cette classification devrait se faire tous les ans. Cet amendement dispose tout simplement que si les nouvelles conditions ne nécessitait pas la modification annuelle de la classification commerciale, la classification faite en 1912, par exemple, s'appliquera à 1913, sans qu'il faille convoquer la commission pour modifier la classification.

M. OLIVER: La commission de classification des grains approuve-t-elle cet amendement? Si je ne me trompe, la classification commerciale est fixée, par suite des conditions spéciales s'appliquant à la récolte de certaine année. Il n'est pas possible que des conditions climatologiques identiques se répètent deux années de suite. Il va donc de soi que la classification commerciale établie, sans égard aux résultats de conditions climatologiques spéciales en une certaine année, ne saurait réellement s'appliquer aux résultats des conditions climatériques de l'année suivante.

L'amendement proposé, avec tout le respect dû à celui qui l'a suggéré est, je crois, une erreur.

M. PERLEY: J'apprends qu'il y a eu des années où les conditions n'avaient pas changé suffisamment pour qu'il soit nécessaire d'établir différents types commerciaux. Dans l'article 47 il me semble

qu'il y a obligation pour la commission à établir chaque année des types commerciaux. Ce changement est fait à la demande de la commission des grains, comme tous les autres changements proposés. Ce serait toujours possible pour l'inspecteur en chef et les membres de la commission de convoquer chaque année la commission, si c'était nécessaire. Les types commerciaux ne seront pas maintenus d'année en année à moins qu'il ne soit bon de le faire. Il n'y a aucune intention de fixer des types commerciaux, lorsqu'ils ne s'appliquent pas à la nouvelle récolte, mais si les conditions sont les mêmes que l'année précédente, l'honorable député pense-t-il que la commission qui est chargée de la surveillance des grains devrait être réunie pour fixer à nouveau les types commerciaux de l'année précédente?

M. OLIVER: Des dispositions légales conformes sont prévues pour les types dans les conditions climatériques ordinaires; la disposition spéciale pour les types commerciaux est prévue seulement dans le cas de conditions climatériques extraordinaires. J'admettrai qu'il soit possible que les résultats des conditions climatériques d'une année soient les mêmes que ceux de l'année précédente, mais quiconque a vécu aussi longtemps que moi admettra qu'il n'y a jamais deux années semblables. Il est bien connu qu'une mauvaise saison est exceptionnelle, mais il n'est pas évident que les types puissent être continués sans erreur d'une année à l'autre. Je parle en m'appuyant sur mon expérience personnelle et je dis qu'il n'y a rien que l'on doive conserver avec tant de précaution que l'étalon type; rien ne se prête aussi facilement à des manipulations et la création de types commerciaux étant une nécessité absolue avec des conditions spéciales, il est aussi nécessaire de préserver cet étalon que de protéger les types légèrement. Le ministre s'appuie sur le jugement de la commission des grains. Je ne veux rien dire qui puisse porter atteinte au bon jugement des commissaires. . .

M. PERLEY: Je crains de ne pas m'être suffisamment expliqué. L'article 87 prévoit que la commission de l'étalon des grains pourra être réunie chaque fois que le président de cette commission sera notifié par l'inspecteur en chef ou par cinq membres de la commission, que cette convocation est nécessaire. A moins qu'il ne soit admis par tout le monde que les raisons sont les mêmes et que ces types commerciaux peuvent par conséquent rester les mêmes, ils ont le pouvoir de convoquer la commission chaque année. On me dit qu'il y a eu deux années qui ont été exactement les mêmes et ce paragraphe fait simplement disparaître l'obligation pour les membres de la commission d'être convoqués chaque année, à moins que l'inspecteur des grains et cinq membres de la commission le jugent nécessaires.

M. OLIVER: Je n'insisterai pas, mais je tiens à dire très énergiquement que, dans le commerce des grains, celui qui produit et qui doit vendre ne peut pas se résoudre à avoir confiance en celui qui achète et chaque fois qu'il est possible de donner une protection légale, il est désirable de le faire. Les types commerciaux fixés pour une certaine année ne devraient pas s'appliquer automatiquement aux conditions de l'année suivante.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je voudrais insister sur le même point que celui que l'honorable député d'Edmonton a soulevé, à savoir qu'il n'est pas prudent, au contraire, qu'il est imprudent de conserver un type extraordinaire d'une mauvaise année, ou si vous voulez d'une année exceptionnelle à une autre année. Ce paragraphe est destiné seulement à s'appliquer aux années extraordinaires ou exceptionnelles et comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton, il y a rarement, s'il en rencontre, deux années extraordinaires du même genre. Le ministre prétend qu'il y en a eu deux dans l'Ouest.

M. PERLEY: Je n'ai pas dit qu'il n'y en avait pas plus de deux.

M. THOMSON: Et je n'ai pas dit que le ministre l'avait dit. Mais il a dit qu'il y en avait eu deux et s'il y en a eu deux, je pense que c'est tout. D'après mon expérience—et malgré tout le respect que je dois pour la commission, je ne crois pas qu'elle en connaisse davantage qu'un cultivateur qui travaille sur sa terre depuis trente ans, je doute même qu'elle en sache autant—je n'ai jamais trouvé deux années extraordinaires de suite pour lesquelles on pourrait employer les mêmes échantillons. Comment fixerons-nous ces types extraordinaires? Il n'y a qu'un seul moyen d'y arriver. Vous ne pouvez pas le faire par une note dans les journaux. La seule façon est de convoquer la commission et de lui faire examiner des échantillons pour fixer les qualités. Il est inutile de dire que dans les années extraordinaires on peut se dispenser de convoquer la commission. Ce serait très imprudent. Cet article pourrait avoir comme résultat de mettre dans l'esprit des employés que l'on pourrait se passer de convoquer la commission. C'est imprudent et le ministre ferait bien de laisser de côté cet article.

M. PERLEY: Je ne tiens pas à insister sur cet article s'il n'est pas prudent.

Je suppose que l'honorable député sait ce qui a eu lieu. Le bureau ne s'est pas réuni cette année-là, et l'article 87 n'a pas

été appliqué. Il ne s'est pas trouvé cinq membres du bureau qui ont cru qu'il était nécessaire de convoquer une réunion. Mais cette même année, vu que le bureau ne s'était pas réuni, c'était une question de savoir si les types qui étaient inspectés de la même manière que l'année précédente, étaient légalement établis—et l'acheteur en Angleterre pouvait être forcé de les accepter. Tout ce que nous voulons, c'est que dans ces circonstances, les anciens types soient légaux. Le cas est exactement celui d'un bureau de direction. Il est dit dans le règlement qu'"il y aura une élection tous les ans, mais si, pour une raison ou pour une autre, l'élection n'a pas lieu, les anciens directeurs restent en fonction jusqu'à ce que leurs successeurs soient nommés.

M. THOMSON: Malgré tout mon respect pour les membres du bureau, qui n'ont pas jugé à propos de se réunir, je crois qu'ils se sont arrogés trop de pouvoirs. La loi devrait être redigée de manière à obliger le bureau à se réunir.

M. AIKINS: Je conseillerais au ministre intérimaire d'ajouter le mot "spéciaux" après le mot "types". Le paragraphe serait ainsi conçu:

3. Les types spéciaux établis sous l'empire du paragraphe 1 de cet article, seront les types marchands, tant qu'ils ne seront pas changés.

L'article 47 est ainsi conçu:

Si, dans une même division, une partie considérable de la récolte de blé ou de quelque autre grain d'une même année se distingue par quelque particularité qui l'exclut, au préjudice du producteur, de la classe à laquelle elle aurait autrement droit, il peut en être établi, de la manière ci-après énoncée, des types spéciaux qui sont désignés sous l'appellation des types marchands.

Les types dont il s'agit dans le moment, sont des types spéciaux, comme ceux dont il est question dans cet article 47.

M. OLIVER: Notre objection reste la même. S'il doit y avoir des types spéciaux, ils doivent être déterminés chaque année, d'après les conditions existantes. Le pays qui produit le blé a une longueur de 800 milles et une largeur de 400 milles, à certains endroits on comprend que les conditions varient considérablement dans un territoire aussi étendu; les conditions qui existent une année, dans une région, n'existent pas l'année suivante, dans la même région, mais elles peuvent exister dans une autre région. On pourrait croire à l'ouverture d'une nouvelle saison, que les conditions sont les mêmes, dans une certaine partie du pays, parce qu'elles sont restées les mêmes dans une autre partie, tandis qu'elles sont tout à fait différentes. Je maintiens que la seule manière certaine, c'est d'obliger les inspecteurs à refaire le classement tous les ans. C'est la seule protection que possède le producteur, et les années dans lesquelles il est nécessaire d'appliquer les dispositions de l'article 47, sont justement celles pendant lesquelles le producteur a le plus besoin de protection.

M. PERLEY: L'objet de cet article n'est pas d'empêcher le bureau de se réunir tous les ans.

M. THOMSON: Nous voulons l'obliger à se réunir.

M. PERLEY: Cette partie de la loi est en vigueur depuis des années, et c'est ainsi qu'elle a été administrée sous l'ancien Gouvernement. Je ne dis pas qu'elle est défectueuse; je constate simplement que nous n'en changeons pas les dispositions. Pendant une certaine année, sous le Gouvernement précédent, le bureau des inspecteurs ne s'est pas réuni; les membres de ce bureau étaient au nombre de 35 ou 40, et durant toute cette année, il ne s'en est pas trouvé cinq qui ont cru qu'il était nécessaire de convoquer une réunion. Mais vu qu'il n'y avait pas eu de réunion, on s'est demandé si les types établis l'année précédente avaient encore force de loi pour l'acheteur. Notre intention est simplement d'écarter toute incertitude. Cinq membres du bureau peuvent exiger une réunion, et c'est après avoir recueilli des échantillons de la récolte que le bureau est convoqué pour établir les types marchands. Mon honorable ami peut être certain que cette loi fonctionnera très bien.

L'honorable député de Brandon conseille d'insérer le mot "spéciaux" à la suite du mot "types", à la deuxième ligne du paragraphe 3. Je crois que cet amendement rendrait le paragraphe plus clair.

Je répète que notre intention n'est nullement d'empêcher le bureau de se réunir. Nous voulons simplement prendre certaines dispositions, au cas où, pour une raison ou pour une autre, il ne se réunirait pas.

M. OLIVER: Si le bureau a manqué à son devoir, il y a quelques années, sous l'ancien Gouvernement, cela n'a rien à faire avec la question. Depuis et, peut-être parce que il est déjà arrivé que tout ce qui aurait dû être fait n'a pas été fait, l'ancien Gouvernement et le Parlement avaient manifesté l'intention d'instituer une commission des grains, revêtue de pouvoirs très étendus. S'il n'y a rien dans la loi qui oblige le nouveau bureau à se réunir, quand il y a lieu, la loi devrait être amendée de manière à combler cette lacune.

M. PERLEY: Mon honorable ami fait erreur; les inspecteurs n'ont pas manqué à leur devoir.

M. OLIVER: J'ai compris que telle était la prétention du ministre.

M. PERLEY: Il ne s'est pas réuni, mais le statut se contente de dire qu'il devra se réunir seulement lorsque l'inspecteur en chef ou cinq membres estiment que cela est nécessaire. Nous voulons simplement stipuler que si ce bureau ne se réunit pas, les anciens types resteront en vigueur, jusqu'à ce qu'on les modifie.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

M. PERLEY: Je propose que ce projet de loi soit modifié en y ajoutant l'article suivant comme article 1er a:

L'article 40 de ladite loi est modifié par le retranchement des mots "inspecteur en chef" dans la cinquième ligne dudit article.

C'est uniquement dans le but d'embrasser le point déjà débattu.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 4 (inspection et pesage ailleurs qu'aux points de tête de ligne ou districts réguliers d'inspection).

M. NEELY: Dans la sixième ou la septième ligne de ce nouvel article on trouve:

La commission, si elle juge que cette nomination devrait être faite et que la personne qui la demande est responsable, peut ordonner tel arrangement qu'elle juge à propos.

Il peut se trouver un point d'expédition où la commission pourra estimer qu'il n'est pas nécessaire de retenir les services d'un inspecteur et d'un peseur, à l'encontre de l'opinion de la population intéressée; il pourrait se produire une divergence d'opinion sur ce point. Si la chambre de commerce ou tout corps responsable de cette localité se charge d'acquitter les dépenses d'un inspecteur et celle d'un peseur, je crois qu'on doit obtempérer à la demande des intéressés et nommer un inspecteur et un peseur. Quant aux points de peu d'importance, où deux fonctionnaires ne seraient pas nécessaires, je ne verrais aucun inconvénient à ce qu'un seul fonctionnaire remplît ces deux positions. D'autre part, lorsqu'il s'agit de localités peu considérables où l'on peut sentir le besoin des services d'un inspecteur et où les dépenses sont garanties, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de retenir les services de deux fonctionnaires, vu qu'une seule personne peut agir en qualité d'inspecteur et en celle de peseur.

M. PERLEY: Il va sans dire que rien ne s'oppose à ce que l'inspecteur fasse également le pesage, s'il consent à exécuter ce travail, mais je comprends que les inspecteurs refusent de remplir les deux fonctions. Quoiqu'il en soit, ce projet de loi ne mettra pas d'entrave à une convention d'après laquelle un seul homme pourra remplir ces deux fonctions, s'il le désire.

Quant à l'autre objection soulevée par mon honorable ami, j'apprends que l'intention de la commission, en conseillant cette modification, était qu'elle eût le pouvoir d'accéder à la requête de toute personne responsable qui demanderait la nomination d'un inspecteur ou d'un peseur spécial, si toutes les conditions requises sont remplies.

M. AIKINS: Je ferai observer à l'honorable député de Humboldt (M. Neely) que le mot "peut" est celui qu'on emploie —et avec raison—dans une mesure de cette nature. Le but de cette disposition est de permettre, autrement dit, d'accorder à ces fonctionnaires le pouvoir de faire ce que la loi édicte; d'où il suit qu'ils ont un devoir public à remplir. Le mot "peut" est bien celui qu'il convient d'employer dans ces circonstances.

M. NEELY: Je suis heureux d'obtenir cette explication et, du moment qu'il est compris que le mot "peut" doit être compris dans un sens impératif, je n'ai plus d'objection à soulever.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (types marchands).

M. OLIVER: On peut soulever ici l'objection invoquée dans le cas de la modification apportée à l'article 47 de ce statut. L'honorable ministre s'en tient-il également à cette disposition?

M. PERLEY: Je crois sincèrement que l'objection soulevée par mon honorable ami est inutile. On ne se propose pas d'enlever à la commission le pouvoir de se réunir, chaque année, et l'on n'oblige pas la commission de se réunir régulièrement; il s'agit simplement de faire disparaître une difficulté légale qui pourrait surgir dans le cas des types, si la commission, pour une raison ou pour une autre, ne devait pas se réunir.

M. OLIVER: Ce qui revient à dire que nous énonçons, à la face même du statut, l'invite à ces commissaires de ne pas se réunir. Le statut devrait stipuler que, chaque fois qu'il faut établir des types marchands, on doit arrêter ceux-ci et que cette commission devra se réunir, suivant que le besoin de ces réunions se fera sentir; cela vaudrait mieux que de laisser entendre qu'il n'est pas nécessaire pour les commissaires de se réunir.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (article 109 du statut abrogé).

M. PERLEY: L'article 109 du statut se rapporte au maïs expédié des Etats-Unis par le Canada pour des fins d'exportation, et l'article 108 et les suivants s'appliquent

aux grains des Etats-Unis. L'article 110 stipule:

Le bureau des experts en grains de toute division ou de tout district peut établir chaque année pour les grains des Etats-Unis, des échantillons étalons qui doivent être connus comme les étalons pour les grains des Etats-Unis dans cette division ou dans ce district.

Cela, d'après le statut, s'applique aux grains de toute sorte, le maïs excepté. L'article 109 établit, dans le cas du maïs des Etats-Unis, les mêmes étalons qui sont stipulés à l'article 105 pour le maïs canadien et il stipule une épreuve de la moisissure.

On a constaté qu'à certaines époques de l'année le maïs américain contient plus d'humidité que n'en permet l'article 105 de notre loi; et les prescriptions relatives au degré d'humidité ne sont en vigueur en aucun des ports des Etats-Unis, celui de Philadelphie excepté. Nous avons reçu des plaintes, et divers expéditeurs m'ont écrit pour m'apprendre qu'à cette époque de l'année ils ne peuvent pas exporter de maïs américain par la voie des ports du Canada, parce qu'il contient plus d'humidité que n'en permet la loi. L'abrogation de l'article 109 ne change rien au classement des grains canadiens, elle tend uniquement à permettre aux officiers d'inspection de déterminer des types officiels de maïs américain, tout comme ils font déjà pour l'orge et le blé des Etats-Unis passant par les voies canadiennes. Ainsi, nous favoriserons l'expédition du maïs américain par les ports du Canada.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (droits pour permis).

M. PERLEY: Ainsi que je l'ai dit en déposant le projet de résolution, il y a lieu de relever les droits d'inspection, parce que ceux que l'on prélève actuellement ne suffisent pas à solder les frais de gestion.

M. NEELY: Etant donné l'accroissement rapide du volume des affaires, je trouve étrange que la recette ne suffise pas à solder les frais de gestion. Les propriétaires d'élévateurs de tête de ligne, auxquels je suis antipathique, verront le coût de leur patente porté de $5 à $25; quant aux propriétaires d'élévateurs régionaux et aux acheteurs sur voie, ils paieront désormais $5 au lieu de $2. Mais ce n'est pas tout; la commission des grains, m'a-t-on dit, a porté de deux cents et demi à quatre cents le coût de l'enregistrement des récépissés d'entrepôt et de livraison.

Il est facile de voir que tous ces frais, ce sont les cultivateurs qui, en définitive, devront les payer. C'est peut-être l'augmentation du volume des affaires qui rend cette augmentation des droits absolument nécessaire, et je suppose qu'il ne doit pas avoir de bien graves inconvénients à cela. J'ai entendu dire que la gestion de la division d'inspection de l'est accuse un déficit, tandis que celle de la division d'inspection de l'ouest accuse un surplus. Le ministre est-il en mesure de me fournir le renseignement que je lui ai déjà demandé au sujet de l'augmentation du personnel depuis l'établissement de la commission des grains?

M. PERLEY: On me dit que la commission a un commis, trois sténographes et quatre inspecteurs voyageurs. Je n'ai pas de données indiquant les frais de gestion respectifs des divisions d'inspection de l'est et de l'ouest; on trouvera le renseignement dans le rapport de la commission des grains.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (pesage officiel).

M. PERLEY: Aux termes de cet article, nul grain ne doit quitter une tête de ligne sans avoir été pesé officiellement. De cette façon, les registres seront bien tenus et l'on pourra se rendre compte de la quantité de grain qui restera à la fin de chaque année.

(L'article est adopté.)

Le bill est rapporté, lu pour la 3ème fois et adopté.

ADOPTION DU BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Sur proposition de l'honorable Frank Cochrane, le bill n° 200, portant modification de la loi des chemins de fer est lu pour le deuxième fois, et la Chambre en examine les articles, en comité général, sous la présidence de monsieur l'Orateur suppléant.

Sur l'article 1er (traitement du commissaire en chef).

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: J'aimerais à appeler l'attention sur un point qui se rattache à cet article. Je ne m'oppose pas à l'augmentation du traitement du commissaire en chef, étant de ceux qui estiment que pour s'assurer les services d'hommes capables de s'acquitter d'une tâche aussi importante, il faut leur offrir une rémunération suffisante. A mon avis, le président actuel de la commission des chemins de fer est un homme de tout premier ordre. Je ne crois pas qu'on l'ait nommé pour des raisons politiques, car le connaissant depuis nombre d'années, j'en suis encore à me demander s'il est libéral ou conservateur. Je le tiens pour un homme de talent et capable de bien s'acquitter de la tâche qui lui est confiée.

Je désire appeler l'attention sur une chose qu'il me fut aussi donné d'observer à l'époque où je dirigeais le ministère des

Chemins de fer. Il arrive parfois que lorsque la commission a rendu une ordonnance, certains journaux chantent victoire au nom d'un parti politique. Le plus mauvais service que les journaux politiques, quelle qu'en soit la couleur, puissent rendre à la commission et au pays, c'est d'en agir ainsi à l'égard des ordonnances de ce tribunal. J'en parle à dessein, car j'ai déjà eu un entretien à ce sujet avec une couple de journalistes enclins à agir de la sorte et leur ai fait observer que les ordonnances de la commission des chemins de fer ne leur donnait pas plus raison que les décrets de la cour Suprême de proclamer le triomphe d'un parti politique. Je voudrais convaincre les journalistes qu'en en usant ainsi à l'égard des décisions de la commission ils ne rendent service ni au Gouvernement, ni au pays, ni à la commission elle-même.

Cette commission est un véritable tribunal chargé d'arrêter ses décisions avec diligence et de rendre promptement justice à tout le monde en l'absence d'autant de formalités que possible; et nous devons nous efforcer de faire en sorte qu'il en soit toujours ainsi.

Je tiens ce langage parce qu'on est porté en certains milieux au formalisme. Je crois qu'actuellement la commission fait de la bonne besogne et je désire dire un mot d'éloge à l'adresse du président, parce que je suis d'avis qu'il s'acquitte bien de ses fonctions. Je tiens moins à faire observer à la Chambre qu'à apprendre à la presse qu'il ne convient pas de supposer que la commission rend des services politiques, quel que soit le parti au pouvoir. Cette commission plane autant au-dessus des partis que la magistrature, et c'est l'idée qui doit prévaloir si l'on veut que la population repose confiance en elle. On conçoit aisément que la commission pourrait hésiter à rendre des décisions si le public entretenait une autre opinion. J'ai remarqué que la presse a une fois ou deux pris cette attitude sous le Gouvernement actuel comme sous le Gouvernement précédent. C'est une injustice envers la commission, et cette conduite n'est pas de nature à rendre service au public.

L'hon. M. ROGERS: J'apprécie entièrement les déclarations que mon honorable ami a eu la bonté de faire, et je puis ajouter que nous reconnaissons tous le mérite des députés de la gauche qui ont créé la commission des chemins de fer du Canada. Je dois dire de plus que la droite a toujours apprécié, comme le pays, ceux qui, depuis l'établissement de la commission des chemins de fer, ont été choisis pour occuper le poste important de président. Lorsque nous et le pays avons eu le malheur d'être privés des précieux services de M. le juge Mabee, qui s'était conquis une place rarement occupée par un fonctionnaire public dans le cœur des Canadiens, et lorsque le présent Gouvernement a eu la responsabilité de choisir un successeur à M. le juge Mabee, je puis donner à la gauche l'assurance que, depuis notre avènement au pouvoir, nous avons eu peu de tâche plus difficiles à remplir que celle de trouver quelqu'un pour occuper l'emploi laissé vacant par la mort de M. le juge Mabee. J'apprécie les déclarations de mon honorable ami, car je puis lui affirmer que la politique, ni rien de ce qui s'y rattache, n'est entré en ligne de compte dans le choix du successeur de M. le juge Mabee. Je ne sais pas et je n'ai pas entendu dire à quel parti politique est affilié le président de la commission des chemins de fer, mais je savais, par ce que j'avais entendu dire de ses talents et de ses aptitudes avant qu'il fût choisi, qu'il serait probablement l'homme de la situation, et je suis bien aise de dire que, depuis qu'il est à son poste, il s'est acquitté de ses fonctions avec honneur pour lui et à l'entière satisfaction de la population canadienne.

J'approuve certainement tout ce qu'a dit le représentant de Renfrew-sud, et je reconnais qu'il est regrettable qu'une partie de la presse, recrutée dans les deux camps politiques, entreprenne de discuter les décisions de la commission des chemins de fer, car je suis d'avis que tous les membres de cette commission, du jour de leur nomination, ont invariablement été au-dessus des considérations politiques et à l'abri des influences de parti. Quant à moi, et je suis certain d'interpréter les sentiments de la droite, comme ceux de la gauche, j'espère que le jour est éloigné ou cette commission perdra de son influence aux yeux du public à cause des attaques auxquelles elle sera en butte de la part des journaux de l'un ou de l'autre des partis politiques. Elle accomplit une noble tâche et rend de grand services à la population canadienne, et il convient que les membres de la Chambre aient une connaissance complète de ses travaux et des obstacles qu'elle a à surmonter, et qu'ils lui prêtent main-forte et la mettent en état de remplir envers les habitants du Canada les devoirs que, à mon avis et de l'avis de la députation, elle remplit actuellement à l'entière satisfaction de toute la population et d'une manière qui lui fait honneur.

M. GRAHAM: J'oublie ce qu'est la loi qui a trait aux pensions de retraite. Je me souviens bien que, lorsque le juge Mabee a bien voulu occuper ce poste, la loi a été modifiée afin qu'elle s'appliquât à lui comme s'il était resté juge.

M. COCHRANE: Cela s'est fait pour le juge Killam, puis pour le juge Mabee, mais il n'y a pas de disposition concernant les autres commissaires, ni le président actuel.

M. GRAHAM: Ils ne résistent pas longtemps à ce travail.

M. COCHRANE: Non, cela est vrai. Je crois qu'il faudra faire quelque chose à ce sujet une autre année.

Sur l'article 2, article 168 modifié (changement de la voie ferrée ou changement des têtes de ligne, etc., compensation aux employés).

M. WEBSTER: Monsieur le président, j'approuve cordialement, je ne m'en cache pas, la proposition que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a cru devoir soumettre à la Chambre au sujet de la compensation à accorder aux employés de chemin de fer que les compagnies jugent à propos d'envoyer d'un endroit dans un autre.

J'ai été très heureux d'entendre l'autre jour l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), lorsqu'il a soumis cette question à la Chambre, dire que le Gouvernement aura son appui dans toute mesure de cette nature. Tout ce que je regrette, c'est que l'honorable député ne soit pas venu à ces sentiments un peu plus tôt, car il est possible, alors, que la ville que j'ai l'honneur de représenter maintenant ne serait pas dans la situation malheureuse dans laquelle elle se trouve, en conséquence des menaces que la compagnie du Grand-Tronc fait de transporter son point de division de Brockville à Prescott. Depuis cinquante-sept ans et demi, Brockville a été un point de division du Grand-Tronc, mais, dans la sagesse de quelques-uns des fonctionnaires supérieurs de la compagnie, on veut aujourd'hui transporter ce point de division a douze milles plus loin, à Prescott, ce qui cause beaucoup de mécontentement parmi les employés de la compagnie de même que parmi les marchands et les hommes d'affaires de Brockville. Il n'y a rien d'étonnant à cela. Quelques-uns de ces employés, grâce à leur industrie et à leur économie, ont réussi à se construire des foyers assez confortables. Dans la ville, que j'ai l'honneur de représenter, les maisons appartenant aux employés du Grand-Tronc représentent une valeur cotisable de cent mille dollars. On ne peut difficilement se faire une idée de ce qui arrivera si ce changement, qui est seulement dans les intérêts de la compagnie, a lieu.

La ville de Prescott paraît avoir offert de très grands avantages à la compagnie du Grand-Tronc afin de l'engager à changer son point de division. Ces employés de chemin de fer, pour conserver leur emploi, seront obligés de déménager. Plusieurs d'entre eux sont citoyens de notre ville depuis trente ans. Ils ont contribué à faire la ville ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire une des plus belles petites villes du Canada. Nous regrettons beaucoup de perdre ces employés de chemin de fer, parce que nous comptons parmi eux quelques-uns de nos meilleurs citoyens. Ils ont toujours été les premiers dans tout effort qui a été tenté pour faire de Brockville la belle ville qu'elle est aujourd'hui et lui conserver le rang élevé qu'elle a atteint. Ces employés ont chez nous tous les conforts; ils ont tous les avantages possibles que l'on trouve dans une ville comme Ottawa ou Toronto, à part les tramways électriques.

Nous avons les meilleures écoles que l'on peut trouver, un institut collégial excellent, une belle école séparée, de magnifiques églises, deux des hôpitaux les mieux dirigés du Canada, des trottoirs et des chaussées en ciment, un théâtre moderne de première classe, un système d'égout supérieur, un aqueduc, le gaz, l'éclairage, des parcs et tous les autres avantages que l'on trouve dans les grandes villes, sans mentionner le fait que Brockville est située sur le beau fleuve Saint-Laurent, et au pied des Mille-Iles.

Lorsque l'on considère que ces employés sont obligés d'abandonner tous ces conforts et tous ces avantages, on peut comprendre que ce soit une question sérieuse pour eux, et je dois féliciter le ministre sur le changement qu'il propose à la loi des chemins de fer à l'effet que ces employés devront recevoir un certain dédommagement, parce qu'ils sont obligés de se priver de tous les privilèges dont ils jouissent maintenant. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer n'est à la tête de ce département que depuis dix-huit mois, mais il a pu néanmoins étudier sérieusement cette question, et je partage l'avis du président de la chambre de commerce d'Halifax, qui dit que dans la personne du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, les intérêts du pays sont très judicieusement protégés. Je le félicite donc sincèrement de sa proposition d'accorder certaines compensations aux employés du chemin de fer dans les circonstances que j'ai décrites. L'expérience des employés de chemins de fer à York a été très malheureuse. Que voyons-nous à Carleton-Place, ou des employés ont travaillé pendant des années pour se construire une maison? Aujourd'hui on peut acheter leur propriété à trente ou quarante pour cent de moins qu'elles ont coûté. C'est la triste situation dans laquelle ces hommes sont placés. Si le point de division est enlevé à Brockville, cela signifie que les employés de chemins de fer qui seront obligés de vendre leurs maisons devront le faire à grande perte.

J'ai fait allusion, il y a un instant, aux avantages offerts par la ville de Prescott à la compagnie du Grand-Tronc pour l'engager à transporter chez elle ses usines.

Mais je demanderai quels sont ceux qui paieront ces concessions? Ce ne sont pas les citoyens actuels seulement, mais ceux qui iront y habiter dans l'avenir. Ces employés qui partiront de Brockville ont déjà contribué leur part, ils jouissent de toutes les facilités qu'ils ont aidé à créer, et c'est une grande injustice que de les obliger à réunir leurs effets, et à se transporter dans une ville qui ne leur offre pas les mêmes avantages dons ils jouissent dans leur ville aujourd'hui.

Ces grandes corporations que nous avons dans le pays ne devraient pas être l'objet de toutes les faveurs que nous avons à accorder. Je crois que les employés de chemins de fer, qui ont servi ces corporations pendant longtemps, doivent certainement recevoir une part de la protection que le Gouvernement accorde aux ouvriers du pays. Y a-t-il, monsieur le président, une carrière comme celle des employés de chemins de fer où un homme peut travailler aussi longtemps et perdre dans un instant les fruits de son travail et de son industrie, et par suite d'une erreur perdre son avenir.

J'ai connu des hommes qui ont travaillé vingt-cinq ou trente ans et qui par suite d'une seule faute, d'une seule petite erreur de jugement, ont perdu leur situation, en même temps que leur réputation et ont été jetés sur le pavé, à un âge ou il ne leur était pas facile de s'adapter à de nouvelles conditions. La vie d'un employé de chemins de fer n'est jamais des meilleures à aucun moment. Jetons un regard en arrière et voyons ce qui s'est passé sur la ligne principale du Grand-Tronc, entre Montréal et Toronto, durant le cours de l'année dernière. Combien de ces bons, de ces excellents hommes sont sortis dans la noirceur de la nuit, laissant derrière eux leurs femmes et leurs familles, et ne sont jamais revenus. J'ai entendu des gens dire que les employés de chemin de fer sont les mieux payés du monde, mais j'ai quelqu'expérience, pour avoir moi-même été à l'emploi de compagnies de chemins de fer, et je puis dire qu'ils gagnent bien chaque dollar qu'ils reçoivent en salaire et quelques autres dollars aussi, qu'on ne leur paye jamais. J'approuve le ministre des Chemins de fer de donner son attention à ces questions. J'appuie bien cordialement cet article de la loi qui accorde quelque compensation à ces hommes pour les pertes qu'ils éprouvent. Dans mon comté, il y a bien une centaine d'hommes, que ce déplacement de tête de ligne du Grand-Tronc concerne d'une façon sérieuse, et ils éprouvent un fort déplaisir d'avoir à quitter leurs demeures actuelles. Si la compagnie croit qu'elle peut déplacer ces gens pour son seul bénéfice, en justice, elle leur doit une compensation. Un employé de chemin de fer, avancé en âge, aura peut-être jusqu'à quatre de ses enfants travaillant à l'une des diverses ruches industrielles, situées à Brockville, et il lui faudra ou retirer ses enfants de leur emploi, lorsque le terminus sera déplacé, ou bien les laisser en arrière. Ceci n'est guère juste à l'égard d'un homme que l'on a toujours compté au nombre des citoyens les plus respectés de Brockville et si la compagnie doit recevoir quelqu'avantage de la ville, à cause de son départ, il n'est que juste que ces hommes reçoivent quelqu'indemnité de la compagnie. J'approuve le bill de tout cœur.

M. GRAHAM: Je ne suivrai pas mon honorable ami (M. Webster) à travers sa critique de mes actes ou plutôt de mon inaction, ainsi sans doute qu'il voulait l'appeler. La situation à Brockville est le résultat de la croissance des affaires durant ces quelques derniers mois; elle n'était pas à prévoir alors que j'étais ministre des Chemins de fer; elle n'avait jamais été rêvée et rien ne la faisait entrevoir.

M. WEBSTER: J'en ai entendu parler durant les cinq dernières années.

M. GRAHAM: Je n'en ai pas entendu parler et j'étais en contact bien intime avec les questions de chemin de fer quand j'étais ministre. Je pourrais peut-être rétorquer l'argument et dire que si les conditions n'avaient pas changé à Brockville on n'en eût jamais entendu parler; mais je n'irai pas aussi loin.

M. WEBSTER: Vous auriez pu vous servir de votre autorité.

M. GRAHAM: Il n'y avait nul besoin de me servir de mon autorité dans le temps. Quoiqu'il en soit, cette question est trop considérable pour la restreindre à une question locale et il importe peu aux hommes de chemins de fer quel est celui qui agit, du moment que la chose est accomplie. Si nous pouvons trouver un moyen d'obtenir une compensation aux employés de chemins de fer, lorsque le terminus sera changé, il importe bien peu de savoir qui aura amené ce résultat si désirable, et il importe peu de connaître celui qui en réclame la gloire ou cherche à en réclamer la gloire. Je suppose que les employés de chemins de fer sont assez indifférents à tout cela, du moment qu'ils sont traités avec justice. Je l'ai fait remarquer, il y a quelques semaines, ce n'est pas seulement la ville de Brockville qui est affectée, mais aussi Carleton-Place et un ou deux autres points, situés sur le Pacifique-Canadien, de même aussi que certains endroits dans l'Ouest où des conditions identiques ont prévalu. Au fur et à mesure que le pays grandit et que le commerce se développe, il peut naître des conditions qui obligent les compagnies de chemins de fer à changer leurs têtes de ligne, mais si les raisons sont

bonnes, les compagnies devraient pouvoir être approuvées par la commission des chemins de fer et alors elles devraient être forcées d'en payer le coût, en y comprenant toute perte qui pourrait être causée au personnel.

Je partage l'opinion de mon ami de Brockville (M. Webster) quant aux pertes matérielles, pour ne pas parler de la séparation cruelle d'avec de vieux souvenirs, causées aux employés de chemins de fer quand les têtes de lignes sont changées d'endroit. J'ai été critiqué par la presse de Prescott pour avoir présenté mon amendement, mais je puis affirmer au ministre des Douanes que je ne cherchais pas à porter un coup à Prescott; je cherchais seulement à faire rendre justice aux employés des divers endroits concernés, ou qui peuvent le devenir plus tard.

Parce que le bill sera devenu loi, cela n'empêchera pas les compagnies de chemin de fer de changer leurs têtes de lignes, si elles sont trouvées justifiables de le faire, mais ce ne devrait leur être permis qu'à condition qu'elles en paient les frais, y compris les pertes du personnel. Je suggère au Gouvernement qu'on suive la même ligne de conduite sur les chemins de fer du gouvernement, chaque fois que de semblables changements seront faits, et je ne doute pas que le Gouvernement en agisse ainsi, et qu'il suive les principes qu'il a inclus dans son bill. J'approuve le bill présenté dans le moment par le ministre des Chemins de fer, mais je n'aimerais pas à admettre que ce bill soit aussi bon que mon propre bill et je vais indiquer pourquoi. Le bill présenté par le ministre force la commission à fixer les dommages causés au personnel, tandis qu'aucun autre bill permet au personnel et à la compagnie d'en venir à une entente sans passer par la commission, et la commission n'aurait à intervenir que dans le cas de désaccord.

M. COCHRANE : Le présent bill n'empêche pas cela.

M. GRAHAM : Il l'empêcherait si la compagnie se montrait un peu réfractaire. Le bill que j'ai déposé déclarait qu'en cas de désaccord entre les hommes et la compagnie, la commission fixerait la compensation, mais le présent bill dit qu'en cas de suppression d'un point divisionnaire, la compagnie indemnisera ses employés selon ce qu'en décidera la commission.

M. FOWLER : En vertu de ce bill, il faudrait demander à la commission d'intervenir.

M. GRAHAM : Non, la compagnie s'adresse à la commission et lui demande, non-seulement la permission de transporter ailleurs sa tête de ligne, mais encore de fixer le montant de la compensation due aux employés. En vertu de mon bill, les employés pouvaient s'adresser privément à la compagnie, et peut-être conclure avec la compagnie un arrangement plus avantageux que ce qu'ils auraient pu obtenir de la commission.

M. FOWLER : Il n'y a rien dans ce bill qui empêche cela.

M. GRAHAM : Sauf que la compagnie s'adresserait directement à la commission et que les employés n'auraient aucun recours.

M. FOWLER : Mais s'ils s'entendent, il n'y aura pas d'appel à la commission.

M. GRAHAM : Mon honorable ami ne comprend pas mon raisonnement. En vertu de mon bill, la compagnie et les employés étaient libres de s'entendre, et la commission pouvait refuser d'intervenir à moins que les parties n'eussent pu réussir à s'entendre, mais d'après le bill actuellement soumis la compagnie peut s'adresser immédiatement à la commission et lui demander sa décision.

M. COCHRANE : Cela aide à la partie la plus faible.

M. GRAHAM : Pardonnez-moi, je crois que cela aide à la partie la plus forte. Ces hommes veulent rester au service de la compagnie. Ce sont peut-être d'anciens employés qui sont l'objet d'un meilleur traitement pour des raisons spéciales. En vertu de mon bill, la compagnie pouvait conclure privément un arrangement avec ses employés, et la commission ne serait pas intervenue, mais en vertu du présent bill la compagnie est en mesure de demander à la commission de donner sa décision, sans essayer de s'entendre avec les hommes. Si j'étais employé de chemin de fer, je préfèrerais être libre de discuter la question avec la compagnie et d'essayer à en arriver à une entente avant d'être obligé d'en appeler à la commission.

M. PELLETIER: Supposons qu'une compagnie de chemin de fer fasse une demande pour un changement de tête de ligne, et qu'elle déclare qu'elle s'est entendue avec ses hommes; alors, en vertu de ce bill, la commission des chemins de fer pourrait dire: c'est parfait; nous sommes heureux que vous nous ayez dispensés de la responsabilité de décider cette question.

M. GRAHAM: Oui, mais il n'est pas probable que la compagnie fasse cela lorsque la loi déclare qu'il est du devoir de la commission des chemins de fer de déterminer le montant des pertes. Par exemple, en fixant le prix de la lumière ou de l'énergie électrique, la loi dit qu'en cas de désaccord entre l'acheteur de l'énergie électrique et le producteur, et dans ce cas seulement, on demandera à la commission de régler le différend. On reste libre d'en arriver à une entente avant que d'en appeler à la commission. Cela aurait pour effet, il me

semble, de mettre dans le statut qu'ils sont censés en arriver à une entente, et que s'ils ne peuvent s'entendre, ils s'adressent à la commission. Cela laisse ouvert le tribunal de dernier ressort, mais avec la proposition que l'on s'attend à ce qu'ils en viennent à une entente. Si j'étais employé, je préférerais cela. Je crois que l'employé se trouverait beaucoup mieux, en général, d'un règlement à l'amiable que de voir la question portée directement à la commission.

M. FOWLER: Il me semble que l'honorable député ne reconnaît pas à la compagnie l'intelligence dont la plupart des compagnies de chemin de fer sont douées. La compagnie tenterait naturellement de fixer le montant de la compensation de concert avec les employés, afin qu'il n'y ait pas de décision arbitrale, mais l'occasion de se réunir et de discuter la question de part et d'autre. Si l'on pouvait s'entendre, ce serait plus satisfaisant que de faire régler la question par la commission des chemins de fer. Il n'y a pas de doute que la compagnie tâcherait d'en venir à une entente. Pourquoi? Parce que naturellement elle nuirait à sa cause devant les commissaires des chemins de fer, si elle ne faisait d'abord aucun effort pour conclure avec ses hommes un arrangement satisfaisant. Il me semble donc qu'il vaut mieux laisser le bill tel qu'il est que le modifier tel que proposé par l'honorable député.

M. GRAHAM: Mon honorable ami est tout à fait d'accord avec moi. Mais c'est en vertu de l'arrangement que je propose que la compagnie nuirait à sa cause si elle n'avait pas essayé de conclure un arrangement.

M. FOWLER: Cela lui servirait dans tous les cas.

M. GRAHAM: En vertu du bill tel que proposé, elle ne ferait que s'en tenir à son droit, car le bill ne dit pas qu'elle doit en arriver à une entente. Mais je crois qu'il serait de l'intérêt non seulement des hommes mais aussi de la compagnie que l'on essayât d'abord d'en arriver à une entente.

M. FOWLER: Je comprends que l'honorable député propose de biffer l'article et de lui substituer le sien.

M. GRAHAM: Non.

M. COCHRANE: Faire une proposition seulement.

M. GRAHAM: Je crois que deux ou trois mots arrangeraient cela. Je suggère qu'il se lise ainsi:

Ce sera l'une des conditions de tout ordre de ce genre que la compagnie de chemin de fer qui obtiendra cet ordre paiera toutes les pertes subies par ses employés qui pourront être obligés de changer leur domicile d'une municipalité à une autre par suite du changement de ces points terminaux ou divisionnaires.

Puis, ajouter le paragraphe suivant:

Au cas où la compagnie et ses employés ne seraient pas d'accord quant au montant de cette perte, la commission en déterminera le montant.

La seule différence pratique entre les deux, c'est que je fais entrer dans le statut une déclaration à l'effet qu'au cas où ils ne s'entendraient pas, la commission décidera. Le bill du Gouvernement décrète que la commission décidera, sans autre clause. Cela pourrait fonctionner comme le dit mon honorable ami, mais je crois que ma proposition suggère, en pratique, à la compagnie et aux employés de tâcher d'en arriver à une entente avant que de soumettre la cause à la commission, et cela favorisera et facilitera une entente. En pratique, le statut ordonne ainsi aux parties de tâcher de s'entendre avant que de s'adresser à la commission. Le bill du Gouvernement décrète que la commission rendra l'ordre autorisant le changement et fixera en même temps le montant des pertes. Ce serait une manière plus expéditive pour la compagnie, je suppose, mais je crois que dans ce cas les employés n'auraient pas autant de chance qu'au moyen d'une négociation privée avec la compagnie. Il n'y a virtuellement pas de différence, sauf l'ordre de tâcher de s'entendre que je propose de faire donner par le statut aux parties intéressées.

M. LANCASTER: Je ferai remarquer à l'honorable député de Renfrew-sud ce que je crois être une erreur d'interprétation de sa part quant à l'effet du bill déposé par le Gouvernement. Il a un mérite qu'il ne voit pas tout à fait ce me semble. En me prononçant en faveur du bill, je cherche à atteindre le même but que mon honorable ami. Mais je voudrais démontrer en quoi le bill déposé par le ministre est meilleur pour les employés en question. Le bill tel que déposé ne dit pas que la commission fixera le montant des pertes. C'est une clause plus sage que cela. Il dit que la compensation sera telle qu'ordonnée par la commission, ce qui est une mesure beaucoup plus sage et beaucoup meilleure que si la commission entreprenait d'aller à Brockville, ou à Winnipeg, ou ailleurs et d'agir comme estimateur de terrains pour fixer le prix de chaque maison abandonnée et le montant de la perte qui résulterait du déménagement.

M. GRAHAM: Lisez cet article.

M. LANCASTER: Le bill du ministre se lit:

. . . et lorsqu'un changement sera fait dans la situation d'un point terminal ou divisionnaire, la compagnie indemnisera ses employés selon que la commission jugera convenable pour

toute perte pécuniaire à eux causée par le changement de domicile rendu nécessaire.

Ce n'est pas limité à fixer le montant. Cela donne aussi à la commission le pouvoir de décréter de quelle manière la compensation devra être payée ou constatée. La commission pourrait dire: Adressez-vous au juge de comté, ou à quelque autre arbitre pour régler les dommages; puis, elle pourrait donner un ordre, tout comme dans les cas d'expropriation extraordinaires.

M. GRAHAM: L'honorable député ne croit-il pas que cela prouve exactement ce que je dis? L'employé ne serait pas dans une situation aussi avantageuse si le juge de comté pouvait être nommé . . .

M. LANCASTER: L'honorable député nuit—je ne dis pas intentionnellement—à mon argument. Je vais en arriver là. Je parle de la proposition du bill du ministre, laquelle me paraît meilleure que celle de l'honorable député. Sa proposition exigeait que ces hommes et la compagnie s'entendissent quant aux dommages subis par chaque individu avant qu'une demande pût être faite à la commission pour effectuer un changement de tête de ligne, changement qui pourrait être absolument nécessaire aux intérêts du transport dans le pays. En vertu du bill de l'honorable député, la commission serait obligée de régler les dommages de chaque individu. Cela serait encombrant, et je crois que cela ne fonctionnerait pas convenablement. Mais la clause dans le but du ministre est virtuellement la même que dans le cas d'expropriation ordinaire, comme par exemple dans l'amélioration des gares. On ne permet pas à la compagnie d'exproprier de plein droit. Il faut qu'elles en obtienne la permission de la commission. C'est la commission qui déclare comment les dommages seront réglés. La commission doit dire que la compagnie indemnisera les propriétaires du terrain et de quelle manière la compensation sera établie. Cette commission ne règle pas quels sont les dommages, elle décrète tout simplement de quelle manière les dommages seront estimés ou constatés. Tel est, si je comprends bien, le but du bill du ministre: que la commission règle de quelle manière les dommages résultant de l'ordre autorisant le transport des têtes de ligne d'un endroit à un autre seront constatés.

Les facilités de transport ou les opérations de la compagnie de chemin de fer ne souffrent pas de tort, qui exige le déplacement de la tête de ligne. En outre, le particulier, qui obtient de la commission une ordonnance relative à la manière dont il doit établir ses dommages, s'adresse au tribunal désigné par la commission et prouve ses dommages d'une manière moins onéreuse et importune qu'il ne le pourrait, en faisant déterminer par la commission chaque cas particulier, avant de rendre l'ordonnance. Je suis en faveur du projet de loi, ne serait-ce que pour cette seule raison; je crois qu'il fonctionnera au profit des employés et prescrira qu'ils obtiendront leur indemnité d'une manière satisfaisante et peu coûteuse.

M. W. A. CLARKE (Wellington-nord): Je me lève seulement pour affirmer que je partage les vues présentées au comité par les orateurs précédents. Quant à ce qui a été dit à l'égard des hommes, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), que la compagnie ne devra pas abandonner une tête de division, sans indemniser ses employés de toute perte financière que leur a occasionnée le changement de résidence. C'est, je crois, une loi utile, et la mise en vigueur de ce projet de loi imposera au moins une restriction à la compagnie à cet égard. Comme j'habite une ville où les emplois de chemins de fer intéressent de queque manière les trois-quarts peut-être des habitants, abstraction faite de ce qu'on pourrait considérer être entièrement dans les intérêts des employés, je suis profondément intéressé dans cette question, parce que notre ville, à titre de tête de division, fournit la force hydraulique et électrique à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. La force hydraulique et électrique appartient à la municipalité, et si, dans un avenir rapproché, la compagnie venait en tout temps à faire perdre à notre ville la tête de division, cela causerait une perte considérable au revenu de la municipalité. D'un autre côté, la compagnie a toujours tenu une certaine arme suspendue sur la tête des membres du conseil municipal. Chaque fois qu'on a proposé de passer un contrat pour la fourniture de l'eau et de l'électricité, la compagnie de chemin de fer a toujours déclaré que si la municipalité ne se rendait pas aux propositions formulées par les fonctionnaires de la compagnie, cette dernière établirait immédiatement sa tête de ligne à l'une des villes voisines. J'ai moi-même assisté à des réunions du conseil, au cours desquelles ces propositions ont été faites. Je crois que l'article inséré dans le projet de loi tendra à modérer l'ardent désir de la compagnie, de déplacer ses têtes de lignes avec autant d'empressement que si cette action ne lui occasionnait pas de perte distincte, et qu'il évitera par suite une grave injustice à tous les employés.

M. COCHRANE: En ce qui concerne l'assertion de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), que la compagnie était plus favorisée que les hommes, je dois dire que je ne puis abonder dans son sens.

M. GRAHAM: Je n'ai pas désiré exprimer cette impression.

M. COCHRANE: Supposez que vous auriez une compagnie absolument injuste et qui ne s'intéresserait aucunement aux employés, il est très raisonnable de supposer qu'elle pourrait avoir une assez forte pression à exercer sur les employés, et imposer certaines actions et certains salaires. Je croyais qu'il serait juste pour les deux parties d'établir qu'il appartiendrait à la compagnie de chemin de fer de décider. J'ai une assez grande confiance en la commission des chemins de fer pour croire qu'elle traitera avec équité les deux parties. Je crois que le présent projet de loi sera dans les intérêts des employés, aussi bien que dans ceux de la compagnie de chemin de fer.

M. GRAHAM: Je n'ai pas eu l'intention de critiquer de quelque manière les compagnies. Si la loi ne renfermait pas cette disposition, la coutume générale serait que les employés et la compagnie se concerteraient; les employés s'entendraient avec la compagnie, tout comme la compagnie serait d'accord avec les employés. Ces derniers peuvent toujours s'adresser à la commission, s'il ne peuvent s'entendre; la commission est là pour les protéger. J'ai eu quelques conversations avec des employés de chemins de fer, au sujet de la question d'accorder aux employés l'entière liberté de proposer à la compagnie qu'il pourrait être conclu un arrangement sans s'adresser à la commission. Ils ont semblé plutôt portés à croire qu'ils préféreraient que la loi proposât que le différend pourrait être réglé sans avoir l'ennui de s'adresser à la commission. Quant aux observations de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer ait eu cette idée dans l'esprit. Le but est de se débarrasser des formalités officielles à l'égard du paiement d'indemnité. Je crois que l'idée du ministre était de faire décider ce point par la commission. S'il avait cru un instant établir, aux termes de son projet de loi, qu'il faudrait confier à un juge le règlement de la question, je ne pense pas que le ministre aurait présenté son bill, car cela impliquerait encore les nombreuses formalités que les employés désirent certainement éviter. On pourrait aussi bien soumettre la question à la loi, l'arbitrage ordinaire, que d'agir de cette manière. On a jugé opportun d'accroître l'autorité de la commission pour affirmer que les têtes de lignes ne seront pas déplacées sans l'approbation de cette dernière.

Puisqu'il en est ainsi, tout ce qui se rattache à ce déplacement devrait tomber sous l'autorité et le contrôle de la commission; une des choses se rattachant à ce déplacement est la perte subie par les employés. Je serais plutôt porté à partager l'opinion du ministre que celle de l'honorable député de Lincoln, afin d'éviter de créer des ennuis aux employés.

M. LANCASTER: Je ne crois pas que l'honorable député de Renfrew-sud ait encore compris, soit le projet de loi du ministre, ou ce que j'ai essayé d'exprimer. Ce projet énonce que la compagnie ne déplacera pas ces têtes de lignes, à moins qu'elle n'indemnise les employés de la manière prescrite par la commission. L'affaire n'exige pas d'arbitrage; elle exige simplement que la commission stipulera de quelle manière les employés seront indemnisés. Cela n'empêche pas la commission de dire qu'elle déléguera ses fonctionnaires à cet endroit, afin d'examiner la question, comme elle examinerait celle des passages à niveau. L'honorable député de Renfrew-sud parle continuellement de sa grande confiance en la commission, mais je crois qu'il redoute cette dernière.

M. GRAHAM: Non.

M. LANCASTER: Il devrait prouver sa confiance en la commission; je manifeste la mienne, en affirmant que je m'en repose sur elle pour veiller à ce que les employés obtiennent leur indemnité de la manière la moins onéreuse et la plus satisfaisante. Nous avons tous confiance que la commission agira ainsi. Le projet de loi du ministre l'énonce, mais celui de l'honorable député de Renfrew ne l'énonce pas. Il énonce que ces employés doivent conclure une entente avec les compagnies, et que la commission ne pourra intervenir qu'à défaut de cette entente. Le pauvre employé —je n'emploie pas ce terme d'une façon irrespectueuse—doit tâcher de s'entendre avec la compagnie, et il est obligé d'argumenter avec elle au sujet de la valeur des terres et de tout le reste, avant de pouvoir invoquer l'autorité de la commission. Je désire éviter cela, et je crois que le projet de loi l'évitera. Que le projet du ministre ait ou non l'intention de l'éviter, je suis convaincu qu'il a cet effet. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) désire faire obtenir cette indemnité d'une manière facile et peu coûteuse pour les employés.

Il a en la commission la même foi que moi. Le projet de loi du ministre ne les contraint pas à débattre avec la compagnie, ne sachant pas s'ils seront protégés ou rebutés dans leur demande, selon la manière que la commisison décidera cette question. Le projet laisse chacun libre et la commission décide la manière dont l'indemnité sera accordée, pourvu toujours que les hommes et la compagnie ne s'entendent pas. Ainsi quel'affirme l'honorable député de King-Albert (M. Fowler), rien de contenu au présent projet de loi n'empêche les employés et la compagnie d'en venir à une entente. Le projet du ministre décrète que l'ordonnance autorisant le déplacement du terminus prescrira une certaine manière dont les hommes seront indemnisés. Il n'é-

nonce pas que la commission fixera seulement le montant de l'indemnité à octroyer. L'honorable député de Renfrew-sud croit-t-il que la commission évaluera la propriété de chaque homme à laquelle le déplacement du terminus pourra causer des dommages ? Il sait que la commission ne le fera pas, qu'elle nommera un évaluateur ou prescrira une certaine manière d'effectuer cette évaluation. J'ai dit, en passant, que s'il y avait beaucoup d'intéressés, un juge de comté serait peut-être réclamé, car on le demanderait afin de fixer les dommages résultant de la perte de propriété. Toutefois, cela n'est pas nécessairement fait, et la commission doit prescrire simplement la manière dont il faut les déterminer. Si nous avons tous confiance à la commission, ainsi que nous l'affirmons, nous pouvons lui laisser le soin de déterminer la manière la moins coûteuse et la meilleure d'indemniser les hommes de toutes pertes qu'ils pourraient avoir subies.

M. GRAHAM: L'honorable député a confirmé mon argument dans tous les détails, et il a prouvé ma thèse mieux que je n'aurais pu le faire, à cause de mon manque de connaissances légales. Mon objection, qu'il a écartée, était que la commission choisirait un juge de comté.

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

M. GRAHAM: Je suis heureux qu'il ait retiré cela, la chose s'améliore. Mon objection visait cette partie de ses observations. La commission est le tribunal qui peut solutionner cette question de la manière la plus expéditive et la moins coûteuse. J'objectais à ce qu'il allait soumettre la question à un juge d'une cour de comté. En ce cas, vous sauriez à peine où elle pourrait se terminer, et la dépense occasionnée par cette sorte de procédure serait absolument au delà de ce que le ministre jugerait équitable. Je suis heureux que mon honorable ami ait présenté son argument d'une façon aussi claire.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): On a mentionné la ville de Prescott. L'honorable député de Renfrew-sud a affirmé qu'il n'avait pas entendu parler du déplacement de Brockville à Prescott des ateliers du Grand-Tronc, avant l'avis donné par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la ville de Prescott. On a, je crois, discuté la chose pendant quelques années. Il a circulé des rumeurs qu'il pourrait vraisemblablement se produire un semblable changement. Je me suis levé plus particulièrement pour déclarer que les journaux de Brockville, et probablement les gens de cette ville, m'ont blâmé d'avoir eu quelque chose à faire au sujet de ce changement.

M. GRAHAM: Ils vous soupçonnent, je suppose, je ne désirerais pas vous dire qu'ils vous blâment.

M. REID: Je désire faire observer à l'honorable député de Renfrew-sud et aux gens de Brockville que je n'ai jamais entendu un mot au sujet du changement, avant de voir l'arrangement publié dans les journaux de Prescott et de Brockville; je n'ai eu rien à faire à ce sujet. Je n'ai jamais eu d'entrevue avec aucun fonctionnaire du Grand-Tronc, et j'ai été surpris d'apercevoir l'avis dans les journaux.

M. GRAHAM: Je conviens qu'il en est ainsi.

M. REID: Naturellement, je suis chagrin pour ceux qui devront quitter leur coquettes maisons à Brockville. Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Brockville, cette dernière ville est jolie et possède de bonnes écoles, d'excellents théâtres, etc.; il n'y a pas de doute que Brockville est une des plus belles villes sur le Saint-Laurent, néanmoins, Prescott lui est supérieure.

M. GRAHAM: Je crains que vous ne soyez prévenu.

M. REID: Nous avons vis-à-vis une belle ville où les gens peuvent traverser dans les deux sens, nous possédons de bonnes écoles, et tout y est aussi bon qu'à Brockville.

M. FOWLER: Y a-t-il des vues animées?

M. REID: Oui, nous avons des théâtres de vues animées. Et lorsqu'il sera nécessaire que ces employés de chemin de fer déménagent, nous serons heureux de les accueillir à Prescott. Le changement est un acte émanant du Grand-Tronc, simplement à son profit et à son avantage. En ce qui concerne le présent projet de loi, je suis heureux que le ministre des Chemins de fer l'ait présenté, et j'espère qu'il sera adopté. Lorsque les employés sont obligés de quitter Brockville pour aller demeurer à Prescott ou à toute autre tête de division le long d'une voie ferrée où l'on opère des changements, je crois qu'il n'est que juste de les traiter avec équité. Je considère que le projet, dans les termes de sa présentation, répond assez bien à la situation. Dans le cas contraire, nous pourrons le modifier à une autre session.

M. CHISHOLM (Antigonish): Lorsque l'honorable député de Brockville présentait son très solide et très éloquent argument en faveur des employés du Grand-Tronc, l'honorable ministre des Chemins de fer n'a-t-il pas jugé que les employés, dont il avait la direction, avaient également droit à des égards? Pendant que j'écoutais le très éloquent appel de l'honorable député de Brockville, j'ai cru que le ministre des Chemins de fer était touché à un certain degré. Le sachant généreux et sympathique, et rempli de bienveillance, je pou-

vais constater qu'il était touché du tableau peint par l'honorable représentant de Brockville, représentant ces hommes, qui avaient combattu pendant tant d'années à s'établir des foyers, jetés hors de leurs demeures, leurs propriétés devenues d'une valeur comparativement faible et toutes les misères qu'ils ont par suite endurées. De là la présentation du présent projet de loi, lequel est une excellente mesure; mais lui est-il venu à l'esprit que, sur l'Intercolonial, ces hommes qu'il a destitués avaient vu leurs propriétés diminuer de valeur. . .

M. COCHRANE: Qu'est-ce que les destitutions ont à faire avec ce projet de loi?

M. CHISHOLM: Le principe est le même. Vous indemnisez. . .

M. le PRESIDENT: Je suppose que l'honorable membre n'entre pas dans un long débat.

M. CHISHOLM: Non, je tâche seulement de tirer une analogie entre le cas de ces hommes et celui de ceux destitués sur l'Intercolonial. Le principe est le même. Ces hommes, qui ont construit des demeures et sont obligés de les abandonner, souffrent par suite du changement. A l'égard des employés de chemins de fer, il faut accorder une indemnité. Que faut-il penser maintenant des gens établis le long de la ligne du chemin de fer Intercolonial, dont non seulement les propriétés ont été dépréciées, mais qui ont perdu leur emploi? Je considère que le Gouvernement devrait trouver quelque moyen d'indemniser ces pauvres gens, tout aussi bien qu'il existe un moyen de forcer la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à indemniser des employés, qui ne sont pas destitués, mais simplement contraints de changer de ville. Je sais que le ministre des Chemins de fer trouvera quelque moyen d'indemnisation.

M. BRADBURY: Outre le cas des employés de chemins de fer, il semble aussi y avoir une autre phase de cette question. Dans mon propre collège électoral, un chemin de fer est venu dans un district, et il s'est fondé une ville, parce que la tête de division y avait été établie. Des hommes d'affaires s'y établirent et placèrent de l'argent; ils installèrent une usine électrique, et la petite ville était prospère. La ville possédait un théâtre et trois ou quatre églises. En même temps que le bill protège les employés de chemins de fer—mesure dont je reconnais l'excellence—si une compagnie de chemin de fer pouvait déplacer ses termini et les établir loin d'une semblable ville, ce n'est pas seulement l'employé de chemin de fer qui souffre un préjudice, mais tous les hommes d'affaires qui étaient venus s'établir dans cette ville-là et y avaient placé de l'argent. La question se pose à mon esprit; comment une compagnie de chemin de fer pourrait-elle être autorisée à déplacer ses termini d'endroit en endroit, et l'autorisation de la Commission des chemins des fer suffit-elle à protéger le public en général? Il devrait, je crois, y avoir une disposition, en vertu de laquelle il faudrait protéger celui qui s'établit dans cette ville, prospère avec elle, y place son argent, emploie peut-être cent personnes et construit peut-être des maisons pour le compte des employés de chemins de fer. Si l'on déplace le terminus, et si les employés de chemins de fer doivent quitter la ville, ses affaires et ses propriétés sont dépréciées, et son usine électrique ne vaut pas deux cents du dollar. A mon sens, c'est une question très importante, et il devrait exister quelque protection dans les intérêts des gens qui ont placé leur argent dans ces villes.

M. SEXSMITH: Je veux insister sur ce qu'a dit le député de Selkirk. J'approuve sans restriction le principe du bill. Cette mesure est pleine d'à-propos, elle est énoncée en termes modérés et elle n'est que juste. Il n'y a pas de doute que les compagnies de chemins de fer trouvent parfois nécessaire de déplacer leurs têtes de ligne. Dans les grandes villes comme Toronto ou London, elles n'ont peut-être pas à rencontrer autant d'objections sérieuses à ce déplacement, parce que la propriété qu'elle détiennent est moins susceptible de perdre de sa valeur. C'est dans les petites villes ou les villages auxquels les chemins de fer ont pour ainsi dire donné naissance, que ces objections se présentent et que le public est exposé à des dommages. Je connais une ville qui doit son existence à un chemin de fer et où plusieurs établissements de commerce se sont implantés par la suite. Il est des gens qui ont placé tout leur avoir dans les affaires de cette ville. Si la compagnie de chemin de fer choisissait une autre localité comme tête de ligne, elle y transporterait, en quelque sorte, toute la ville, par le fait même, car il ne resterait plus rien pour y alimenter le commerce. Le bill, dans sa teneur actuelle, dit que la compagnie doit obtenir de la commission des chemins de fer la permission de déplacer sa tête de ligne, et il n'y a pas de danger que la commission permette cela à une compagnie quand elle causerait la ruine de toute une ville et des dommages aux employés de la compagnie eux-mêmes. Je le répète, ce bill a mon entière approbation.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur le président, comme l'honorable député de Brockville (M. Webster), qui a déclaré avoir été employé de chemin de fer, je puis dire que j'ai été toute ma vie mêlé à cette classe de la population. Je dois d'abord féliciter le ministre des Chemins de fer d'avoir introduit le présent bill quant à la clause 2. Le comté que j'ai

l'honneur de représenter compte aussi une division de chemin de fer, où sont établis de 150 à 200 employés. Il est vrai que cette division appartient au Gouvernement, mais j'espère que le principe que l'on va adopter pour les compagnies sera appliqué aux réseaux du Gouvernement lui-même.

Il est une chose cependant que je ne puis approuver, c'est l'élévation du salaire du président de la commission des chemins de fer. Il me paraît y avoir une course depuis quelques années pour élever le salaire, surtout de la classe des employés qui sont déjà les plus richement payés.

Je constate qu'en 1906, on fixait par la loi le traitement annuel du président de cette commission à $10,000, et celui des deux autres membres de la même commission—car il n'y en avait que trois en tout alors—à $8,000 par année. C'était déjà un traitement bien raisonnable et très joli. Cependant, deux ans plus tard, en 1908, on amendait la loi, et sans toucher au salaire du président, on portait celui du vice-président à $9,000, et on augmentait le nombre des commissaires en en nommant trois autres avec un salaire de $8,000 chacun. Aujourd'hui, par une nouvelle clause on augmente le salaire du chef de la commission de $2,500.

Eh! bien, je ne sache pas que ces messieurs fassent du travail pour justifier un tel salaire que le pays leur paye. J'ai travaillé moi-même, pendant dix ans, à raison de $400 par année et je suis certain que je travaillais beaucoup plus fort que ces messieurs.

Il est vrai que ces messieurs sont des avocats et comme la Chambre est en majorité composée d'avocats, ceux-ci se protègent entre eux, mais dans la classe ouvrière qui gagne péniblement son pain, je suis certain que l'on crie de tous cotés contre cette élévation constante de ces salaires en faveur de gens qui sont déjà trop bien payés.

Je suis prêt à supporter un amendement biffant cette clause.

M. BLONDIN (président du comité): J'appelle l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il parle sur la première clause du bill qui est adoptée.

M. BOULAY: C'est vrai; mais aussi elle a été adoptée un peu vite. Ceux qui, comme moi, sont placés sur les sièges en arrière—je ne veux pas faire de reproche trop amer à personne—ne peuvent pas toujours suivre ce qui se passe, car il nous est difficile d'entendre. Il m'est arrivé quelquefois d'essayer de prendre la parole et je ne l'ai pas toujours eu à mon tour.

M. BLONDIN: L'honorable député pourra faire ses remarques sur la troisième lecture du bill.

M. BOULAY: C'est très bien, alors j'y reviendrai.

(Il est fait rapport du bill.)

Sur motion de M. Cochrane demandant que le bill subisse sa 3e lecture.

M. BOULAY: Comme je le disais tout à l'heure, le siège que j'occupe, en arrière, est désavantageux en ce qu'il ne nous est pas facile de suivre ce qui se fait en Chambre. C'est ainsi que je n'ai pas entendu le président mettre la première clause aux voix. Cela dépend-il du fait qu'il ne parlait pas assez fort ou que mon siège se trouve trop éloigné pour me permettre d'entendre, je ne le sais.

Quant à la question du salaire du président de la commission, et des commissaires de chemins de fer, j'étais à dire que je trouve ces salaires déjà trop élevés, et je ne vois pas pourquoi on augmente de nouveau le salaire du président de $2,500.

Il est certain que ces messieurs ne travaillent pas une heure par jour de bon ouvrage.

J'entendais, hier au soir, le député de Montcalm (M. Lafortune) dire ici que les députés n'étaient pas assez payés. Il avait réellement raison, car ceux qui travaillent, parmi la députation, font dix fois plus d'ouvrage que chacun de ces commissaires. Et cependant, nous ne recevons que 2,500 dollars. Il est vrai que l'on nous dit que c'est une indemnité; mais, enfin, nous dépensons ici notre temps, notre énergie et même notre fortune et nous ne recevons qu'une pitance de $2,500.

Je ne vois pas pourquoi les membres de la commission ne se contenteraient pas du salaire qu'on leur paye aujourd'hui.

Il y a une autre chose que je remarque dans la composition de cette commission; c'est qu'il y a actuellement six commissaires et, sur ce nombre, il n'y a qu'un seul Canadien français et je ne sache pas que les cinq autres comprennent le français. Je ne sais pas même si le secrétaire de la commission parle le français.

M. LEMIEUX: Je demande pardon à mon honorable ami; mais je lui dirai qu'il y a deux secrétaires dont un de langue française, M. Primeau, de Montréal. Il a été nommé pendant que mon honorable ami de Renfrew (M. Graham) était ministre des Chemins de fer.

M. BOULAY: Dernièrement, on a nommé un autre commissaire; c'était une bonne occasion de rendre justice à nos compatriotes, j'espère qu'à la prochaine occasion qui se présentera on rendra justice à nos compatriotes Canadiens français.

M. PELLETIER: J'ai beaucoup d'estime pour l'honorable député de Rimouski, mais je crois de mon devoir de ne pas passer sous silence l'affirmation qu'il a faite que

les membres de la commission des chemins de fer travaillaient à peine une heure par jour. Il serait, en effet, très malheureux de laisser se répandre dans le public un avancé aussi erroné. Je dirai à l'honorable député que, comme avocat, j'ai eu souvent l'occasion d'occuper devant cette commission et je puis lui affirmer que cette commission travaille beaucoup plus qu'une heure par jour.

Il n'y a pas un député au fait des choses qui ajoutera foi à ce qu'il dit. Il est de bonne foi, je l'admets, mais il parle d'une chose qu'il ne connaît pas. Les commissaires travaillent autant qu'il est possible de travailler. Ils ont une besogne énorme à faire et leur responsabilité est considérable. C'est avec raison que l'on a félicité l'ancien Gouvernement d'avoir créé cette commission. Elle doit décider les questions d'intérêt public d'une importance extraordinaire. Par exemple, c'est elle qui doit réglementer les tarifs que les grandes corporations imposent au public. Il est donc de la plus haute importance d'avoir là des hommes les mieux qualifiés. La Chambre a eu l'occasion d'entendre les chefs des deux côtés dire qu'ils étaient parfaitement satisfaits, non seulement de la commission actuelle, mais encore de la commission constituée par l'ancienne administration.

Pour des gens qui donnent tout leur temps à cette commission et qui, lorsqu'ils exerçaient leur profession, faisaient 14,000, 20,000 à $25,000 par année, il n'est pas juste de ne pas payer raisonnablement les services énormes qu'ils rendent au pays. Je tiens à bien définir mon attitude sur cette question. M. Drayton, dont nous augmentons le salaire, gagnait $14,000 avec sa profession.

M. LEMIEUX: Monsieur le président, pour la première fois, je suis d'accord avec l'honorable ministre des Postes. Toutefois, l'opinion que j'entends exprimer ce soir sur cette mesure, en est une toute personnelle, qui ne lie nul autre que moi.

Si l'honorable député de Rimouski suivait les délibérations de la commission des chemins de fer, il se rendrait compte que c'est le tribunal le plus important du Canada. C'est l'acte de beaucoup le plus important dont l'ancien Gouvernement ait la responsabilité.

Autrefois, les litiges qui s'élevaient entre les citoyens des diverses provinces, habitant les villes, villages et paroisses traversés par notre réseau de voies ferrées, relevaient d'un comité du Conseil privé composé de trois membres, dont faisaient partie le ministre des Chemins de fer et deux de ces collègues. Ce comité siégeait quand il en avait le temps. Les ministres, comme mon honorable ami de Rimouski le sait, sont très occupés. Il n'est pas possible de conduire les affaires d'un pays comme le Canada sans que les ministres consacrent tout leur temps à leurs devoirs officiels. Les frais encourus par ces litiges et les réclamations devant ce comité étaient exhorbitants.

Il y avait partout des plaintes nombreuses. C'est alors que l'ancienne administration a jugé à propos—imitant en cela le gouvernement des Etats-Unis qui avait créé l'Interstate Commission—de créer la commission des chemins de fer. De toutes les parties du pays, la création de cette commission fut saluée avec joie, non seulement par les grandes compagnies, mais surtout et par-dessus tout, par les cultivateurs, car les plus humbles d'entre eux, qu'ils soient du comté de Rouville ou de Rimouski, peuvent s'adresser à cette commission, non pas à Ottawa, où l'ancien comité du Conseil privé siégeait exclusivement, mais sur les lieux même où elle va faire l'enquête et rend ses décisions presque "instanter", ce qui réduit considérablement les frais d'un litige.

La commission se compose aujourd'hui de six commissaires, et l'honorable député de Rimouski est surpris de voir qu'il n'y en a qu'un seul de langue française. Il y a deux secrétaires, dont un est de langue française, M. Eugène Primeau, jeune avocat distingué et ancien associé du secrétaire d'Etat (M. Coderre). M. Primeau fut nommé par l'ancienne administration du temps où mon honorable ami de Renfrew (M. Graham) était ministre des Chemins de fer.

L'honorable député de Rimouski peut s'adresser à M. Primeau et il recevra entière satisfaction; les documents et les procédures sont imprimés en français, et je ne sache pas que personne dans la province de Québec ait eu à se plaindre au point de vue de la langue française.

L'honorable député se plaint encore que, sur six commissaires, il n'y en ait qu'un seul de langue française. C'est M. Bernier, ancien ministre, qui est le vice-président de cette commission. Si mon honorable ami tient compte du fait que le Canada se compose de neuf provinces, et que le développement des chemins de fer se poursuit surtout dans les provinces nouvelles de l'Ouest, il se rendra compte qu'après tout nous avons notre proportion dans la composition de ce tribunal. A tout événement....

M. l'ORATEUR: L'honorable député se permet une digression, il parle plutôt des traitements des commissaires que de la proposition d'amendement à la loi des chemins de fer.

M. LEMIEUX: Je parle de l'importance de la commission.

M. l'ORATEUR: Le bill a trait à l'ouvrage que peut faire la commission.

M. LEMIEUX: L'article premier comporte l'augmentation du traitement du pré-

sident, et l'honorable député de Rimouski (M. Boulay) s'est plaint que le traitement proposé serait trop élevé et que les membres de la commission n'avaient pas raison de toucher, pour leurs services, un traitement aussi élevé. J'approuve ce qu'a dit le ministre des Postes, et pour une fois je suis d'accord avec lui.

A tout événement, je termine mes remarques en priant l'honorable député de Rimouski de croire que mes observations ont été faites de bonne foi, et non pas dans le but de lui chercher noise. J'ai simplement voulu le renseigner. Il est bon qu'il sache de source officielle—et en même temps de source libérale—que cette commission rencontre les vues et l'approbation unanime du public.

Je ne sais pas ce qui a pu se passer dans Rimouski, mais je sais que dans la région de Montréal, on est très satisfait de la commission.

Quant à la connaissance de la langue française par les autres collègues de M. Bernier, je puis dire que ce sont des hommes de tout premier ordre, et que M. Scott comprend et parle le français très bien. M. Drayton, je crois, comprend le français, s'il ne le parle pas couramment.

A tout événement, le président de la commission, comme l'ancien juge Mabee, décédé, malheureusement pour le pays, est un homme de tout premier ordre, qui occupait au barreau d'Ontario la première place. Il recevait, comme aviseur légal de Toronto, $14,000 par année. Il a accepté la présidence de cette commission par esprit public, et il l'a acceptée à un salaire moindre que celui qu'il recevait.

Je ne saurais trop louer les mérites de cette commission, et j'approuve les améliorations qu'on peut apporter à son mécanisme. Dans tous les cas, je sais que les cultivateurs de la province de Québec, au nom desquels l'honorable député de Rimouski prétend parler, n'ont pas de meilleurs amis que les membres de cette commission. Mais, encore une fois, ce que je viens de dire n'est que mon opinion personnelle.

M. PROULX: Monsieur l'Orateur, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de porter le traitement du président à $12,500, la différence entre son traitement et celui des autres commissaires va être trop grande.

Le vice-président touchant un traitement de $9,000, il va avoir $3,500 de moins que le président, et les autres commissaires touchant $8,000, l'écart entre leur traitement et celui du président va être de $4,500. Le juge en chef de la cour Suprême touche $1,000 de plus que les autres juges, et les juges en chef des cours provinciales touchent aussi $1,000 de plus que les autres. Les commissaires vont être froissés de ce que le traitement du président soit si élevé par rapport au leur. Je ne suis pas de l'avis du député de Rouville. Je trouve qu'une augmentation considérable n'est pas du tout nécessaire.

M. C. A. GAUVREAU (Témiscouta): Est-ce que l'honorable député de Rimouski me permettra de lui poser une question? Si le ministre des Chemins de fer lui accordait la tête de M. Brady, il pourrait peut-être retirer son opposition à l'augmentation du salaire du président de la commission?

M. PROULX: Les frais de voyage du président sont-ils payés?

M. COCHRANE: Oui, de même que ceux de tous les commissaires.

M. PROULX: Lui accorde-t-on ses frais d'entretien quand il sort d'Ottawa?

M. COCHRANE: Les commissaires voyagent dans un wagon.

M. BUREAU: Monsieur le président, je désire, comme l'honorable député de Rouville, donner mon approbation à la mesure qui est devant cette Chambre et dire au député de Rimouski, comme l'a fait l'honorable ministre des Postes, qu'il a parlé d'une chose qu'il ne connaît pas, quand il a prétendu que la commission des chemins de fer n'a rien à faire. Il devrait savoir que cette commission entend des plaintes nombreuses qui lui sont faites de toutes parts. Si les cultivateurs souffrent de quelques griefs, c'est cette commission qui doit y voir. Qu'on n'oublie pas que les membres de cette commission doivent discuter et approfondir des questions techniques très importantes, questions de tarif, questions de transport, etc., et souvent cette commission doit entendre des discussions de ce genre pendant des journées entières. Les membres de cette commission ont donc une grande responsabilité et on ne saurait trop les bien payer, car il importe d'avoir les meilleurs hommes possible. Cette commission a été créée pour la protection de la masse du peuple et des cultivateurs en particulier, au nom desquels le député de Rimouski a prétendu parler tout à l'heure.

M. BOULAY: Je suis heureux d'avoir donné pour une fois, aux honorables députés de Rouville et des Trois-Rivières, l'occasion de sympathiser avec l'honorable ministre des Postes...

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député enfreint le règlement, il a déjà parlé.

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

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI ACCORDANT UN OCTROI AUX VOLONTAIRES.

La Chambre se constitue en comité pour étudier le bill (n° 186) déposé par M. Crothers, ayant pour objet de modifier la loi de 1912 accordant un octroi aux volontaires.

Sur l'article 3 (prolongation du délai).

M. MACDONALD: L'honorable ministre expliquerait-il l'effet de ce bill?

M. CROTHERS: Ce bill pourvoit à la prolongation du délai accordé pour l'exercice du droit conféré par la première loi, en 1908, aux soldats domiciliés au Canada, qui ont fait du service dans le Sud-Africain avec les troupes anglaises de 1899 à 1902. Cette première loi leur accordait jusqu'au 31 décembre 1910 pour choisir le terrain qu'elle leur allouait. Au cours de cette année-là, le délai fut prolongé jusqu'au 31 décembre 1911. On a adopté une autre loi, l'année dernière, pour le prolonger encore jusqu'au 31 décembre 1912. Le projet de loi actuel demande une autre prolongation jusqu'au 31 octobre de cette année.

M. LEMIEUX: Pourquoi octobre au lieu de décembre?

M. CROTHERS: Je pourrais répondre en demandant: pourquoi décembre au lieu d'octobre?

M. LEMIEUX: Décembre marque la fin de l'année.

M. CROTHERS: Nous désirons en finir avec cette question, s'il y a moyen. Le bill met les premiers donataires eux-mêmes et leurs substituts sur un pied de parfaite égalité. La loi de l'année dernière reconnaissait seulement aux substituts le droit de choisir les terrains jusqu'au 1er janvier 1912. Le bill de l'année dernière disait que quiconque possédait un certificat donnant droit de choisir un terrain pouvait le remettre et recevoir $500 en argent, comme plusieurs l'ont fait. Mais le projet de loi actuel leur permet d'arrêter leur choix sur les deux quarts de section adjacents, à leur gré, quand même ils auraient remis leur certificat. Je pense qu'ils aimeront mieux prendre de ces terrains que remettre leur certificat pour la considération de $500, car leur droit vaut beaucoup plus que cela. Ainsi, ce projet de loi est destiné à mettre sur le même pied les premiers donataires, leurs substituts et tous ceux qui peuvent avoir remis leur certificat. Tous auront droit de choisir les deux quarts de section adjacents.

M. OLIVER: Combien de certificats reste-t-il à faire valoir?

M. CROTHERS: Entre 200 et 300. On en a remis environ 53, je pense. Mais ceux-ci donnent droit à leurs détenteurs de se choisir des terrains.

M. l'ORATEUR.

M. OLIVER: Est-il survenu des difficultés par rapport aux certificats concernés dans les prolongations de délai antérieurs? Dans certains cas il s'est perdu des certificats et on y a substitué une annexe. Cela a-t-il donné lieu à certaine complication?

M. CROTHERS: Pas que je sache. L'honorable député d'Edmonton saura pourquoi ils furent spécialement réservés.

M. OLIVER: Oui. Il pouvait survenir des difficultés et je me suis demandé si la disposition était suffisante pour y obvier ou s'il s'était présenté des complications.

M. CROTHERS: Il ne s'en est pas présenté.

M. OLIVER: Quand on nous a soumis le bill, le ministre des Travaux publics (M. Rogers) a eu la bonté de dire qu'il ne voulait pas, quant à lui, qu'on accordât d'autre prolongation de délai. Mais comme ce n'est pas lui qui a charge du bill, l'autre ministre qui en a charge ferait plaisir à la Chambre en lui déclarant son opinion, s'il est de la même opinion que son collègue.

M. CROTHERS: Je crois que c'est là l'idée généralement adoptée—savoir que ce soit là la dernière extension; et je suis prêt à promettre qu'en ce qui me concerne il n'y en aura pas d'autre.

M. OLIVER: J'ai déjà eu l'occasion de faire remarquer que les diverses extensions ont donné malheureusement lieu à la spéculation. Mais comme le passé est le passé, j'insisterais certainement maintenant que l'on accorde cette extension et que la déclaration que l'on vient d'entendre a été faite par le ministre en charge du bill et par le ministre des Travaux publics—je regrette l'absence du premier ministre, mais le but sera atteint—qu'une déclaration publique soit faite, laquelle constituerait un avis suffisant pour tout le monde, et alors, après le 31 octobre prochain, personne ne pourra se plaindre et quiconque aura spéculé sur ce scrip, soit en faisant tomber injustement le prix, ou en attendant dans l'espérance d'un bénéfice, subira une perte. Je crois que la disposition mise dans le bill, l'année dernière, pourvoyant au rachat du scrip en espèces, avait parfaitement sa raison d'être. Si le montant offert n'est pas en rapport avec la valeur, c'est le temps de le changer. Je crois pour ma part que c'est, dans les circonstances, un montant convenable et qu'on devrait le conserver. Mais laissons le Gouvernement déclarer que l'affaire est complètement finie.

M. ROGERS: Je m'accorde avec ce que vient de dire l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), et je répète ce que j'ai dit l'autre soir à savoir que moi, pour un, en

autant que mon influence auprès du Gouvernement peut peser dans la balance, je suis prêt à dire qu'il n'y aura plus d'extension au sujet de ce scrip. Je crois qu'il y en a déjà eu trop et que ceux qui détiennent le scrip ne peuvent espérer pouvoir obtenir d'autre extension après le 31 octobre prochain.

M. OLIVER: Afin qu'on ne puisse invoquer aucun prétexte pour une nouvelle extension, on devrait adopter la proposition faite par l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney).

Il peut arriver qu'un homme possesseur d'un scrip le garde dans l'espérance de pouvoir localiser le terrain que ce scrip mentionne, mais qu'au dernier moment il ne puisse le localiser et se trouve dans l'impossibilité d'obtenir l'argent. Si on adoptait un amendement accordant, disons un délai de trente jours après l'expiration du délai assigné pour procéder à cette localisation du terrain pour faire une demande de sa valeur en espèces, la situation serait plus claire et il ne pourrait y avoir de plainte ensuite.

M. ROGERS: Grâce à l'avis publié que nous donnons maintenant en passant ce bill, je crois que tout possesseur de scrips, après tout le temps accordé et les diverses extensions qui ont été données, qui ne profiterait pas de l'occasion fournie en déposant ce scrip avant le 31 octobre, mériterait certainement de perdre; et je ne serais pas disposé à accorder aucune autre extension quelle qu'elle soit.

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

DISCUSSION DE LA RESOLUTION RELATIVE AU SERVICE TELEGRAPHIQUE INTERIMPERIAL.

Sur motion de l'honorable L. P. Pelletier (directeur général des Postes), la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante. (Présidence de M. l'Orateur suppléant):

Qu'il y a lieu relativement au bill (n° 188), actuellement soumis à cette Chambre, intitulé: "Loi portant création de conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'empire britannique", d'autoriser le gouvernement du Canada, s'il juge que ce soit dans l'intérêt public, étant données les circonstances et conditions énoncées dans la convention audit bill, d'acheter les stations, appareils, équipement et permis mentionnés dans ladite convention.

M. MACDONALD: Le système Marconi ayant été exploité avec succès au Canada, pourquoi le directeur général des Postes le met-il de côté pour le remplacer par le système Poulsen? La science de la radiotélégraphie a-t-elle fait des progrès au point que, lorsque deux systèmes sont en exploitation, il n'y ait aucun danger qu'un de ces systèmes n'intercepte les messages de l'autre.

M. PELLETIER: Rien dans ce bill n'empêche le système Marconi de faire des affaires et d'entrer en concurrence avec cette compagnie. Le seul but de ce bill est de nous assurer un nouveau concurrent qui n'obtiendra ni privilège, ni subventions, ni monopole. Il s'agit simplement de l'entrée d'un concurrent qui fera baisser les prix de transmission.

M. MACDONALD: Le ministre n'a pas répondu à ma question: à savoir si la science de la radiotélégraphie en est rendue à ce point qu'il n'y ait aucun danger qu'un système intervenant dans la transmission des messages, le secret en disparaisse. Si ce danger existe, pourquoi l'honorable ministre encourage-t-il ce nouveau système?

M. PELLETIER: L'article 15 de l'annexe du bill dit:

Le syndicat déclare qu'il ne s'oppose pas à la proximité d'autres stations de sans-fil, et il garantit qu'aucune autre station ni aucun autre réseau ne mettront obstacle à son service continu de jour et de nuit.

M. MACDONALD: C'est ce que les promoteurs de toute nouvelle proposition prétendaient à tort ou à raison. Mon honorable ami a-t-il fait une enquête indépendante, et dans l'affirmative, avec quels résultats?

M. PELLETIER: On m'informe que d'autres compagnies de télégraphie sans fils pourraient être embarrassées si, par exemple, l'une d'elles avait une station située dans un rayon de dix ou douze milles d'une station du nouveau système, et c'est une des raisons de l'établissement de cette commission, des télégraphes océaniques qui devra voir aux endroits où devront être installées les stations télégraphiques afin de protéger le public et les compagnies existantes contre toute intervention. D'après la loi actuelle, toute compagnie peut faire des affaires au Canada et jusqu'à l'adoption de ce bill, il n'y a aucune loi qui empêche une compagnie de câble télégraphique ou de radiotélégraphie de s'établir au Canada, une fois l'autorisation obtenue.

M. LEMIEUX: Je ne crois pas que le directeur général des Postes puisse être bien sûr de cela.

De mémoire, je pense que seule la compagnie Marconi a le privilége de s'établir au Canada et qu'il y a quelques années ce privilége a été refusé à la compagnie De Forest et à d'autres systèmes. J'ai à ce bill de fortes objections que je ferai valoir à une autre phase. Le Gouvernement obtient le pouvoir d'exproprier ce système Poulsen, s'il le juge jamais à pro-

pos et l'article 10 de l'annexe, article des plus extraordinaire dit:

10. Il est entendu que le syndicat peut transférer les avantages découlant du présent contrat à une compagnie qui sera constituée en corporation sous le nom de Empire Radio Company ou quelque autre nom approprié avec un capital émis d'au moins £1,000,000, et le présent contrat sera par la suite (quand le contexte l'admet) interprété sous tous rapports, comme si le nom de la compagnie était substitué à celui du syndicat, et les obligations par là même assumées par le syndicat seront par la suite assumées par la compagnie et seront les obligations de la compagnie. Sauf ainsi qu'il est stipulé par la présente clause, que le bénéfice du présent contrat et les stations et les appareils érigés en conformité dudit contrat ne seront cessibles et transférables qu'au gouvernement du Canada. Le transfert auquel pourvoit la présente clause étant effectué, le syndicat peut aller en liquidation sans pour cela mettre en vigueur les dispositions de l'article 8 des présentes à l'égard du syndicat, pourvu que la compagnie ait alors pris à sa charge toutes les obligations du syndicat.

Cela semble fixer à l'avance ce que le gouvernement pourrait être appelé à payer en cas d'expropriation. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il y a sur le marché ce qu'on appelle fonds majoré; je crois qu'il devra rendre la chose plus claire lorsque nous discuterons le bill. J'ai lu le dernier ouvrage concernant la radiotélégraphie et pas plus tard qu'hier un paragraphe concernant le système Poulsen m'est tombé sous les yeux. Bien que ce soit un bon système, il n'a pas été prouvé qu'il soit supérieur au système Marconi. Marconi est aujourd'hui à la tête du monde en ce qui concerne les nouvelles découvertes et les nouveaux appareils en radiotélégraphie et il est reconnu comme la plus haute autorité en cette matière. Je crois que tous les syndicats intéressés dans un nouveau système de radiotélégraphie garantiront que les messages expédiés par le moyen des ondes hertziennes ne produiront aucun choc sur celles transmises par un autre système. C'est là le litige entre tous ces divers systèmes. Je crois que la seule solution de ce problème est la pose d'un câble; mais je m'occuperai de cela quand viendra la discussion du bill. Lorsque mon honorable ami reviendra avec le bill, voudra-t-il avoir la complaisance de se faire donner par le ministre des Travaux publics et par le ministre de la Marine et des Pêcheries, des renseignements complets concernant toute la surface couverte par les systèmes teélégraphiques du gouvernement ? Vous avez un système télégraphique entre le Labrador et Québec et dans le Yukon et je voudrais que mon honorable ami mît les statistiques devant la Chambre lors de la prise en considération du bill.

(Il est fait rapport de la résolution.)

M. LEMIEUX.

M. PELLETIER propose:

Que cette résolution soit référée au comité général qui prendra en considération le bill n° 188.

Motion adoptée.

3e LECTURE DU BILL DE LA COMMISSION DE CONSERVATION.

Sur motion de M. Rogers, le bill (n° 204), tendant à amender la loi de conservation, déposé par M. Borden, est lue une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour en étudier les articles.

Présidence de M. l'Orateur suppléant.

Il est fait rapport du bill qui est lu une 2e fois et adopté.

2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI DES EAUX DE LA ZONE DES CHEMINS DE FER.

Sur motion de M. Crothers, le bill (n° 195), modifiant la loi des eaux de la zone des chemins de fer est lu une 2e fois.

La Chambre lève sa séance à onze heures et quinze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, 15 mai 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu verbalemennt son indiquées par un astérisque.)

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Quelle somme a été payée annuellement, à même le fonds consolidé, à compte de la construction du Transcontinental depuis le commencement jusqu'à la fin de l'exercice financier 1912-1913?

M. COCHRANE: Le montant payé annuellement à même le fonds du revenu consolidé au compte de la construction du chemin de fer national transcontinental, depuis le commencement jusqu'à la fin de l'exercice financier 1912-1913, est indiquée dans le tableau suivant:

1904	$ 6,249 40
1905	778,491 28
1906	1,841,269 95
1907	5,537,867 50
1908	18,910,253 58
1909	24,892,351 23
1910	19,968,064 31
1911	23,487,986 19
1912	21,110,352 05
1913	12,787,059 53
Total	$129,319,945 02

PONT DE L'ILE PERROT.

M. PROULX demande:

L'honorable ministre des Travaux publics a-t-il eu connaissance ou a-t-il autorisé l'envoi du télégramme ci-dessous aux maires, secrétaires des conseils et autres des municipalités des comtés de Glengarry, Prescott, Soulanges et Vaudreuil?

Montréal, Québec, 2 mai 1913.

Le bill des grandes routes du gouvernement est maintenant rendu au Sénat. Vous devriez demander à votre député d'insister auprès du Sénat pour que cette Chambre adopte cette mesure importante. Le ministre des Travaux publics nous assure que les premiers travaux commenceront par la route Montréal-Toronto et le pont de l'île Perrot.

(Signé): G. A. McNAMEE.
Secrétaire du comité des grandes routes et des ponts interprovinciaux.

2. L'honorable ministre des Travaux publics a-t-il fait semblable déclaration et promesse?

M. COCHRANE:

1. Je n'ai aucune connaissance du télégramme en question.

2. Quand une nombreuse députation représentant les chambres de commerce et des corporations municipales des provinces ces d'Ontario et de Québec, s'est présentée devant le ministre des Travaux publics, au sujet de la construction d'un pont à l'île Perrot. il a assuré la députation que, connaissant le désir du premier ministre de la province de Québec de voir construire ce pont, il était persuadé qu'il ne rencontrerait aucune difficulté de la part du ministre des Chemins de fer et des Canaux pour obtenir une somme suffisante à cette fin, aussitôt que le bill des routes serait adopté.

EMPLACEMENT DES ATELIERS DU TRANSCONTINENTAL.

*M. CARVELL demande:

1. Des plans ont-ils été dressés pour l'érection des ateliers du Transcontinental près de l'emplacement du pont de Québec, dans la paroisse de Sainte-Foye, comté de Québec? S'il en est ainsi, par qui et quand ces plans ont-ils été visés par les ingénieurs du Transcontinental et par ceux du Grand-Tronc-Pacifique?

2. Ces plans ont-ils, à quelque moment que ce soit, reçu l'approbation de M. Chamberlain, alors président du Grand-Tronc-Pacifique, et par la commission du Transcontinental?

M. COCHRANE:

1 et 2. Oui. Un plan indiquant les dispositions générales a été visé par les ingénieurs et les fonctionnaires de la commission et par E. J. Chamberlain, vice-président du Grand-Tronc-Pacifique, et il a été approuvé par les commissaires en avril 1911.

*M. KYTE demande:

Le Gouvernement ou la commission du chemin de fer Transcontinental ont-ils acheté un terrain à Sainte-Foye, près du pont de Québec, pour y ériger des ateliers pour les besoins de ce chemin? Dans l'affirmative, quand, quelle superficie a été achetée, à quel prix par acre et de qui?

2. Si une semblable propriété a été achetée, des travaux de terrassement y ont-ils été faits? Dans l'affirmative, qui a exécuté les travaux et quel en a été le coût?

3. Le ministre des Chemins de fer a-t-il jamais déclaré que des ateliers seraient érigés à Sainte-Foye, près de l'emplacement du pont de Québec, communément appelé le Cap-Rouge?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

M. GERMAN: J'attirerai l'attention du ministre sur le fait qu'il n'a pas répondu à la 3e partie de la question.

M. COCHRANE: Elle est à l'etude.

*M. McCRANEY demande:

1. Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental ont-ils acheté un terrain à un endroit appelé Saint-Malo, à ou près de Québec?

2. Dans l'affirmative, quand, de qui, à quel prix par acre, combien d'acres et pour quelles fins ce terrain a-t-il été acheté?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. En septembre 1912; Société des Artisans Sans-Bruit: 169 arpents 76; $1,017.68 par arpent. Pour les besoins du chemin de fer Transcontinental.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental sont-ils en pourparlers pour acheter une lisière de terrain de 100 pieds de largeur, plus ou moins, le long de la ligne du Pacifique-Canadien entre Saint-Malo, ou dans le voisinage, et Québec jusqu'à la station du Pacifique-Canadien au Palais?

M. COCHRANE: Non.

M. MARTIN (Régina) demande.

1. Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental ont-ils décidé de changer l'emplacement des ateliers du Grand-Tronc-Pacifique du Cap-Rouge à Saint-Malo? Dans l'affirmative, quand et pourquoi?

2. Saint-Malo est-il situé sur la ligne principale du Transcontinental, ou du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien?

3. Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental ont-ils décidé de faire un tunnel à travers le promontoire de Québec jusqu'à Saint-Malo? Dans l'affimative, quand les plans ont-ils été dressés, et quel est le coût estimatif des travaux?

M. COCHRANE:

1. La construction d'ateliers est à l'étude.

2. Sur la ligne même du chemin de fer Canadien du Pacifique.

3. Non.

*M. LAW demande:

Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental en sont-ils arrivés à quelque

décision au sujet d'une gare commune à Québec, au Palais, près de la gare actuelle du Pacifique-Canadien? S'il en est ainsi, quand cette décision a-t-elle été prise?

2. Des plans ont-ils été faits pour cette gare? Dans l'affirmative, qui a dressé ces plans, et quel sera le coût de la gare?

3. Le ministre des Postes a-t-il déclaré, à une assemblée publique à Lorette, que des ateliers considérables seraient érigés au Cap-Rouge, dans son propre comté?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. Pas par la commission.

3. Le département n'a pas de renseignement à ce sujet.

GARDIEN DU PHARE DE PORT-FELIX.

M. SINCLAIR demande:

1. W. C. Boudreau, gardien de phare à Port-Félix (N.-E.), a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?

3. Qui a porté la plainte cause de son renvoi?

4. Une enquête a-t-elle été tenue?

5. S'il y a eu enquête, quels sont les noms des témoins?

6. Quel était son salaire?

7. Qui a été nommé pour le remplacer? Qui a recommandé le remplaçant et quel est le salaire de ce dernier?

M. HAZEN:

1. Oui.

1. Oui.

2. Par décret en conseil en date du 21 mars 1913. Inattention et pour affermer la fonction de son emploi.

3. M. W. H. David, M. M. Boudreau, capt. B. Boudreau, M. G. A. R. Rawlings.

4 Une enquête a été faite par le directeur général du service des phares en Nouvelle-Ecosse

5. Répondu sous le n° 4.

6. $380 par an.

7. (a) M. W. H. David; (b) M. G. A. R. Rawlings; (c) $320 par an avec une augmentation annuelle de $15 jusqu'au maximum de $380.

PERMIS DE PECHE DU HOMARD.

M. SINCLAIR demande :

Le département de la Marine et des Pêcheries donne-t-il des permis autorisant des commerçants ou des pêcheurs à mettre en réserve des homards vivants pour en disposer après la fin de la saison de pêche?

2. S'il en est ainsi, quel est le règlement qui régit l'octroi de ces permis?

3. S'il y a des droits à payer, quels sont-ils?

4. Combien de permis ont été accordés depuis le 1er janvier 1913?

M. HAZEN :

1 et 2. Oui, aux conditions mentionnées dans la loi 1-2, George V, chapitre 9, article 5.

3. $75 par année.

4. Aucune.

M. LAW.

HOMARDERIE DE CANSO.

M. SINCLAIR demande :

1. Y a-t-il eu délai dans l'ouverture de la homarderie à Canso (N.-E.), cette saison? Dans l'affirmative, quelle est la cause du délai?

2. A quelles dates en 1910, 1911 et 1912, les opérations ont-elles commencé dans cet établissement?

M. HAZEN :

1. Oui. Le retard a été causé par les industriels qui n'ont pas pu livrer la nouvelle chaudière à la date promise. L'ancienne chaudière ne peut pas être réparée.

2. En 1910, le 10 mai; en 1911, le 30 avril; en 1912 le 10 mai.

QUESTIONS DE PRIVILEGE.

M. MICHAEL CLARK (Red Deer) : M. l'Orateur, je demande la parole sur une question de privilège. Le "Citizen" de ce matin annonce que j'ai lunché hier avec l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes). Cela est absolument contraire aux faits. Je ne veux pas que l'on suppose un seul instant que j'aurais des objections à luncher avec le ministre de la Milice en tant que simple citoyen. J'ai toujours constaté que dans la vie privée c'est un homme charmant et si quelqu'un pouvait avoir des doutes sur ce point, je suis prêt à laisser entendre que je ne refuserais pas une invitation. Mais la réunion d'hier me paraît avoir été composée uniquement de personnalités militaires. Je n'ai aucun titre pour me trouver en pareille compagnie et je tiens à ce que la Chambre et le pays le sachent, pour que ma réputation de pacifiste n'en souffre pas.

3e LECTURE DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose la troisième lecture du bill autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots sur ce bill qui provoque un si vif intérêt dans le pays. Nous avons consacré beaucoup de temps à l'étude de ce projet devant la Chambre et le comité, mais je considère que ce temps n'a pas été perdu. Même si le débat ne devrait pas avoir d'autres résultats, il aurait servi à démontrer qu'il y a dans cette Chambre des hommes qui, par l'éloquence, la puissance du raisonnement, les connaissances spéciales et la résistance physique, sont les égaux des membres d'aucune assemblée délibérante.

Je ne ferai pas de longues remarques et je n'excèderai guère le temps que nous accorde le nouveau règlement de clôture. On a dit et répété que le Parlement devrait être unanime sur cette question du service

naval. Je crois être l'écho de toute la gauche en disant que ce serait notre désir de voir tous les membres de cette Chambre s'entendre sur cette grande question et que nous avons donné la preuve de nos bonnes dispositions. Si nous ne sommes pas unanimes, la faute en est à l'honorable premier ministre lui-même. Il est l'auteur de ce bill; c'est lui qui l'a déposé. J'ai déjà dit et je répète que tout ce qui peut être fait en vertu de ce bill, que l'on nous demande actuellement de voter en troisième lecture, peut être fait en vertu de la loi du service naval de 1910, en faveur de laquelle le premier ministre a voté et qu'il a approuvée. Nous avons défié nos honorables amis de la droite de contredire cette assertion et personne n'a osé le faire.

Personne ne peut prétendre que tout ce qu'il est possible de faire sous l'empire de cette loi peut également être fait sous l'empire de la loi de 1910, avec l'approbation du Parlement. Qui prétend que le Parlement ne doit pas être consulté? Est-ce le Gouverneur en conseil ou est-ce le Parlement qui doit régler cette question? C'est sur ce point que la politique des deux partis diffère, et alors, pourquoi l'honorable premier ministre a-t-il déposé ce bill qu'il savait devoir être combattu et que les libéraux dans cette Chambre et dans le pays ne peuvent pas accepter sans manquer à leurs principes? Il savait qu'un même principe était appliqué dans le bill des grandes routes, déposé l'an dernier par l'honorable ministre des Chemins de fer. Il savait que les libéraux avaient combattu ce bill parce qu'il enlevait au Parlement la surveillance d'un million de dollars, des deniers publics, pour en confier l'emploi à un ministre de la couronne qui aurait été libre de dépenser l'argent à sa guise, dans une seule année ou pendant plusieurs années, là et quand il aurait voulu.

L'honorable premier ministre savait que son projet de loi sur la question navale serait combattu et que les libéraux ne pourraient pas l'accepter; cependant, il n'a pas hésité à le jeter dans l'arène politique. Il a contribué autant que nous à l'adoption de la loi navale de 1910. Si je me rappelle bien, il n'y a pas eu d'opposition et je crois qu'il a lui-même proposé que les navires, quand ils seraient construits, soient mis à la disposition de l'amirauté anglaise, si la chose était nécessaire, sans que le Parlement soit consulté. Cette proposition fut maintenue pendant un certain temps, mais l'oppositon d'alors finit par accepter la manière de voir du Gouvernement et le bill fut finalement adopté presque à l'unanimité, sauf que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) proposât que la loi devrait d'abord être approuvée par le peuple.

La proposition de l'honorable premier ministre n'attaquait aucunement le principe du bill, et c'est pourquoi je dis qu'il est responsable de cette loi, au même titre que nous. Pourquoi alors insiste-t-il pour faire voter par le Parlement un projet de loi qui ne lui permet de faire rien de plus que ce qu'il peut faire en vertu de la loi du service naval, surtout quand son nouveau projet rencontre de l'opposition dans le pays?

Si le Gouvernement s'était prévalu des dispositions de la loi du service naval, cette aide à l'amirauté anglaise, pour le maintien de la suprématie britannique sur les mers, aurait été donnée à l'unanimité. Il a préféré jeter dans l'arène politique un projet qu'il savait devoir être combattu par l'opposition. La seule raison qu'il a d'agir ainsi, c'est qu'il est lié par ses engagements envers ses collègues nationalistes de la province de Québec. Qu'il reprenne son attitude de 1910. Qu'il jette ses collègues nationalistes par-dessus bord. Dans les temps anciens, on n'a pas hésité à jeter Jonas à la mer pour calmer la fureur des eaux. Qu'il suive cet exemple pour apaiser la tempête; il pourra alors construire ses navires et les lancer en eau calme.

M. BURNHAM: L'honorable député prétend-il dire que les nationalistes n'ont pas voté avec l'opposition contre le bill naval?

Plusieurs DEPUTES: Non.

M. GERMAN: Mon honorable ami fait erreur. Quelques-uns d'entre eux ont voté contre le Gouvernement, pour sauver leur situation dans le comté, vu qu'ils se sont engagés à voter contre toute aide naval à l'Angleterre.

Il n'y a aucune raison pour que les deux partis ne s'entendent pas sur cette question. Je veux donner au Gouvernement et aux députés de la droite une autre occasion de se joindre à nous, pour que la décision qui sera prise soit votée à l'unanimité. Avant de reprendre mon siège, je propose un amendement semblable à celui que j'ai proposé en comité:

Sur et même les crédits votés à cette fin, de temps à autre par le Parlement, il peut être payé et appliqué sur et à même le fonds consolidé du Canada, une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Il y a quelques jours, l'honorable premier ministre a prétendu que cet amendement n'aurait aucun effet et que si j'étais disposé à voter un crédit immédiatement, sous l'empire de la loi du service naval de 1910, le Gouverneur en conseil se trouverait investi de tous les pouvoirs que je redoute. Je nie absolument cette prétention. Si cet amendement est adopté, l'argent sera voté, mais d'année en année. Le premier ministre a ajouté:

Je voudrais faire remarquer à l'honorable député que nous demandons un crédit et que nous consultons en même temps le Parlement.

aussi efficacement et aussi librement que nous pourrions le faire en vertu des dispositions de la loi de 1910, relative au service naval.

Je nie cela complètement et absolument. Voyons ce qui en est. Pour les besoins de la démonstration, prenons la question du canal Welland, une entreprise dont l'exécution coûtera à peu près le même prix que ces trois dreadnoughts. Le temps requis pour la construction du canal sera à peu près le même que pour la construction des trois navires.

Mon très honorable ami pourrait dire avec tout autant d'exactitude, que le Gouvernement aurait la liberté de demander ou de consacrer $40,000,000 à la construction d'un nouveau canal Welland, dépense qui serait imputable sur les revenus de quatre ans, qu'il pourrait arguer que le Gouvernement aurait le privilège de demander au Parlement un crédit de $35,000,000 destiné à la construction de ces trois dreadnoughts, dépenses que devraient acquitter les revenus de trois, de quatre années, crédit qu'un ministre de la couronne pourrait dépenser au cours de ce laps de temps. Les deux cas sont absolument identiques. Si le Parlement a le droit de voter un crédit représentant des millions de dollars, montant qui sera dépensé au cours de trois ou quatre années, il a tout autant raison de voter un crédit d'une centaine de millions de dollars qui seront dépensés au cours d'un laps de temps dont la durée peut être de dix, de quinze ou de vingt ans, ce montant devant être remis à un ministre de la couronne et devant rester sous la haute main de ce dernier, durant tout ce temps, sans que le Parlement ait son mot à dire à ce sujet. Le très honorable premier ministre n'oserait énoncer, en cette Chambre, une proposition semblable, encore moins s'en ferait-il le champion; pourtant, c'est bien là ce qu'il veut faire, grâce à ce projet de loi. Il prétend que le Gouverneur en conseil a, d'après le statut relatif au service naval, le droit d'acheter des approvisionnements. Cela est certain, de même qu'on ne peute nier que le Gouvernement a le droit, d'après tout statut du Parlement, de dépenser les deniers publics—durant quel laps de temps, sans l'approbation du Parlement? Au cours de trois ans? Pas du tout. Au cours d'une année et d'une année seulement; puis le Gouvernement doit revenir devant le Parlement pour rendre compte de son administration au peuple dont il est le serviteur. Voilà le point sur lequel nous insistons et c'est là ce qu'on trouve dans la loi sur le service naval. C'est le principe que mon très honorable ami a approuvé, en 1910, mais qui viole, en ce moment, à l'occasion de ce projet de loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les rofces navales actives de l'empire.

M. GERMAN.

M. LALOR: L'honorable député n'approuve-t-il pas le principe de ce projet de loi, comportant l'achat de trois dreadnoughts du type le plus perfectionné qui existe?

M. GERMAN: Je ne vois pas comment je puis expliquer mon attitude plus clairement que je ne l'ai fait. Si mon très honorable ami veut retirer ce projet de loi et en déposer un, d'après le statut relatif au service naval, législation qui fait partie de notre corps de lois, grâce, en partie, à son concours, et s'il demande un crédit dont il porte lui-même le chiffre à $10,000,000 et qui sera destiné à la construction d'un dreadnought, en Angleterre, je serai prêt à appuyer cette proposition et je crois que les libéraux—ceux de la province d'Ontario, à tout événement, suivront mon exemple. Mais cela ne se peut pas. Pourquoi? Parce que le très honorable premier ministre s'est engagé envers les nationalistes à rappeler ce statut.

M. LALOR: Dans ce cas, dois-je comprendre que l'honorable député dit qu'il serait en faveur de ce projet de loi, si le montant en question était voté, non pas en bloc, mais chaque année?

M. GERMAN: J'ai dit et répété que je désapprouve entièrement ce projet de loi, parce qu'il implique des principes subversifs de tous les principes pour le triomphe desquels les libéraux ont combattu, depuis un temps immémorial. Mon honorable ami attache peu d'importance à la question de savoir qui dirigera l'emploi des fonds publics, le Gouverneur en conseil ou le Parlement. Monsieur l'Orateur, j'ai déjà dit —ce que j'affirme, à nouveau—que cette question fut une de celles débattues si violemment au Canada, en 1834, 1835, 1836 et 1837. Elle fut une de celles qui eurent alors pour résultat une rébellion, en Haut-Canada. Que les honorables députés relisent le rapport du comité chargé d'exposer les griefs de la population, rapport fait en 1835. Le président de ce comité était William Lyon Mackenzie. Parlant de la Constitution anglaise, ce rapport dit:

La réunion annuelle du Parlement était devenue nécessaire pour assurer l'emploi régulier des fonds publics, conformément aux crédits votés. On ne peut trouver, en Haut-Canada, de système d'audition et de tenue de livres pouvant protéger contre l'empiètement de l'exécutif sur les droits du peuple.

Et, monsieur l'Orateur, toute l'histoire de ces temps agités démontre que c'était là une des questions qui passionnaient le plus l'opinion publique; ce droit du Parlement d'exercer la haute main sur la dépense des deniers qu'il votait, fut un de ceux qui furent acceptés comme des principes, en ce temps-là, principes dont la conquête fut

malheureusement marquée par l'effusion de sang, mais conquête qui n'en fut pas moins fermement reconnue par la constitution du Canada. Depuis lors, jamais on n'a tenté d'ignorer ou de diminuer la portée de ce principe jusqu'à 1870, alors que le gouvernement de coalition de John Sandfield Macdonald fit adopter, par la législature de Toronto, un projet de loi semblable à celui que mon très honorable ami nous demande maintenant d'approuver; le projet de loi dont je parle se rapportait à un crédit de $1,500,000 mis à la disposition du lieutenant-gouverneur et qui devait être consacré à la construction de voies ferrées, sans surveillance ni direction du Parlement. Ainsi qu'on l'a déjà rappelé, Edward Blake combattit ce projet, en affirmant qu'il était contraire au principe même de la Constitution canadienne. Les élections de 1871 se firent, dans la province d'Ontario, sur cette seule et unique question; le gouvernement de John Sandfield Macdonald fut défait, ce qui démontre que la population d'Ontario comprenait l'absolue nécessité de maintenir les droits que le peuple avait acquis en 1837. Depuis, nulle autre tentative ne fut faite jusqu'à l'an dernier, quand ce Gouvernement a présenté son projet de loi concernant les grandes routes.

Ce bill comportait exactement le même principe. Son sixième article stipulait que le ministre de la couronne pourrait dépenser, comme bon lui semblerait, un montant de $1,000,000. C'était le principe en jeu et c'était le principe que nous avions combattu, en cette Chambre des communes. C'est le principe dont le Sénat a tenu compte, lorsqu'il a modifié ce projet de loi en biffant cette disposition.

Le même principe se retrouve dans le projet de loi qui est maintenant soumis à cette Chambre. On m'a accusé d'avoir dit que le Sénat rejetterait ce projet de loi. C'est bien là ce que j'ai dit. J'ignore ce que fera le Sénat, si je m'en rapporte à ma connaissance personnelle; sous ce rapport, je ne suis pas plus renseigné que peut l'être tout autre membre de cette Chambre. Mais voici ce que je sais: Que les principes qui prévalent, au Sénat, aujourd'hui, sont les principes du parti libéral, c'est-à-dire les principes prônés par la gauche. Si ces principes sont aussi bien fondés, au Sénat, qu'ils le sont ici, dans le cas de la gauche, ce projet de loi ne peut vivre longtemps, après qu'il aura atteint le Sénat.

Mon très honorable ami le premier ministre se rend à Toronto où il prendra la parole, lundi soir, devant une nombreuse assemblée.

J'aimerais que le très honorable premier ministre annonçât à la population de Toronto, et je voudrais que la nouvelle se répandît jusqu'aux parties les plus reculées de ce vaste Canada, que nous, membres de la gauche, en cette Chambre, désirons travailler de concert avec les membres de la droite pour faire adopter, par le Parlement, une mesure ayant pour but de venir en aide à la marine anglaise, une mesure que le peuple approuvera et qui sera d'un réel service pour la Grande-Bretagne, étant donné le fait qu'elle sera appuyée sur le sentiment unanime du peuple canadien.

Je lui demande d'accepter ce message sur lequel, si nous tenons compte de l'attitude qu'il a tenue en 1909 et en 1910, nous pouvons tous tomber d'accord. S'il accepte l'amendement que je soumets maintenant et les autres amendements qui seront proposés et qui sont semblables à ceux que nous avons déjà soumis, nous pouvons tomber d'accord sur cette question. S'il veut simplement se souvenir des déclarations qu'il a faites dans le passé, en cette Chambre même, en 1909 et 1910; s'il veut s'en tenir uniquement au projet de loi qu'il a aidé en 1910, à faire inscrire à nos statuts, nous pouvons tous ne former qu'un peuple uni et construire ces navires que nous mettrons au service de l'Angleterre, dans n'importe quelle partie des océans. Voilà ce qu'il convient au Gouvernement d'accomplir; voilà ce pour quoi nous avons combattu et le but que nous nous proposons d'atteindre, par la lutte que nous faisons maintenant. Dans la crainte que l'occasion favorable nous manque de débattre cette question, en cette Chambre, nous aimerons voir une unanimité de sentiment sur l'idée énoncée par l'honorable député d'York-sud, lorsqu'il a représenté que, dans une question de cette nature, tous les partis, au Canada, devraient marcher côte à côte.

Pour ces motifs, je désire proposer l'amendement que j'ai maintenant l'honneur de mettre entre vos mains, monsieur l'Orateur, et qui est ainsi conçu

Que ledit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir d'en retrancher l'article 2 et de lui substituer ce qui suit:—

Sur et à même les crédits votés pour cette fin, de temps à autre, par le Parlement, il peut être payé et appliqué une somme prise sur le fonds du revenu consolidé du Canada et n'excédant pas $35,000,000, dans le but d'accroître rapidement les forces navales actives de l'empire.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami a dit—en tant qu'il m'a été donné d'apprécier ses observations—dans la présente circonstance, rien qu'il n'eût déjà avancé, à deux ou trois reprises différentes; estimant que je me suis efforcé alors de répondre en la façon qui m'a semblé le plus appropriée, je lui demanderai de m'excuser, si je ne suis pas son argumentation dans tous ses détails. Il nous a

fortement représenté qu'on ne pourrait rien faire, d'après ce projet de loi, qui ne nous serait possible d'accomplir, grâce à un crédit, d'après le statut relatif au service naval, adopté en 1910. Je répète, s'il en est ainsi, que je ne puis certainement pas concevoir pourquoi les honorables membres de la gauche ont fait l'opposition qu'ils ont menée contre ce projet de loi. Celui-ci ne permet pas d'accomplir autre chose que ce que nous avons le pouvoir de faire, d'après le statut du service naval de 1910; cependant, la gauche le combat, jusqu'au dernier moment, en déclarant que ce projet de loi sape absolument tout ce qui constitue le moindre principe du libéralisme. Mon honorable ami ne fait pas preuve de beaucoup de logique, puisque, en parlant de l'attitude que nous avons tenue à l'endroit du bill du service naval de 1910, il affirme que le parti conservateur, en cette Chambre, moi-même compris, a appuyé ce projet de loi. Je tiens à informer l'honorable député—et il peut corroborer mon avancé, en consultant les débats—que ce projet de loi, lorsqu'il a été lu une troisième fois, a été soumis au vote de la Chambre et que le vote fut de 111 contre 70, ce qui représentait une majorité de 41 voix. Il me demande pourquoi je n'en reviens pas à la politique que nous avons approuvée en 1910 ? Se rappelle-t-il cette politique? Je vais lire un des articles de ce programme, article que j'ai moi-même proposé, lors de la seconde lecture du projet de loi en question. Le voici:

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et le salut.

Et, cependant, l'honorable député prétend que nous nous écartons du programme que nous nous donnions alors. Je n'admets pas son allégation et diffère complètement d'opinion avec lui. Mon honorable ami s'est permis de répéter qu'il existe une entente entre le parti conservateur et le groupe nationaliste de la province de Québec, bien que je lui aie déjà, à deux reprises au cours de la présente session, donné l'assurance qu'il n'en est rien, que nos engagements envers ce groupe politique ne sont pas autres que ceux qui ont été rendus publics. Puisqu'il a cru devoir revenir là-dessus, je lui dirai que j'ai moi-même entendu le chef des natianolistes déclarer en cette enceinte parlementaire que les principes et le programme qu'il soutenait, il les tenait du

très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier); je lui rappellerai aussi...

M. GRAHAM: Je crois qu'il a renié ces principes.

M. BORDEN: ...que lorsqu'il exposait ses principes et son pragramme, le chef nationaliste déclarait—et mon très honorable ami s'abstint alors de le contredire...

Sir WILFRID LAURIER: Je ne l'ai pas contredit, à ce moment-là, mais depuis il a changé de voie.

M. BORDEN: Mon très honorable ami s'est abstenu de contredire M. Bourassa quand il déclarait en cette Chambre que ses principes et son programme en ce qui concerne la défense de l'empire, il les avait puisés à l'école du très honorable chef de l'opposition. C'est un fait que je tiens à rappeler à l'honorable député de Welland, que le souci de son intérêt politique semble porter à faire des assertions maintes et maintes fois réfutées.

Je lui ferai encore observer qu'en 1908, certains nationalistes ayant été pris à partie en cette Chambre au sujet d'une caricature qu'un de leurs journaux avait publiée, caricature que j'ai en ce moment sous les yeux, certains faits furent devoilés qui sont loin de corroborer les dires de mon honorable ami, mais tendent plutôt à prouver que c'est lui, s'il reste fidèle au parti oppositionniste, qui est l'allié des nationalistes. Qu'est-ce que cette caricature? Elle représente Jean-Baptiste tenant le drapeau anglais à deux mains et un impérialiste qui lui tient ce langage: "Tiens bien le drapeau, Baptiste, comme disait Dundonald; moi je vais tenir ton habit." On voit l'impérialiste fouillant dans les poches du naïf et crédule Jean-Baptiste. Quand on se fut enquis des faits, on constata qu'avant de paraître dans le journal nationaliste, cette caricature avait été publiée dans "Le Canada", organe attitré du parti libéral dans la province de Québec, au cours de la campagne électorale de 1904 et à la suite de certain incident se rattachant à la révocation de lord Dundonald. Ce que l'on donnait comme exemple de la perfidie des nationalistes provenait des colonnes même de l'organe des libéraux de la province de Québec.

Dans les circonstances, il sied mal à l'honorable député de Welland de répéter que si la Chambre n'est pas d'accord sur cette question, c'est à moi qu'il faut s'en prendre. Je ne me propose pas d'insister sur ce point, aimant mieux me borner à repousser l'allégation avec toute l'énergie dont je suis capable. J'ai fait l'exposé de mon projet dans un discours ne prêtant pas à la polémique, et j'ai soumis à la Chambre un mémorandum de l'amirauté qui, à mon avis, imposait au Canada le devoir de prendre immédiatement des mesures efficaces pour venir en aide à la défense navale de l'empire. En agissant ainsi, je suivais ce qui me pa-

raissait être le conseil de l'amirauté. J'exposai donc mon projet à la Chambre d'une manière et dans un discours qui ne prêtaient à aucune discussion acrimonieuse; je ne pouvais prévoir qu'il provoquerait l'opposition à laquelle il s'est malheureusement heurté.

Je tiens autant que qui que ce soit à ce qu'une aide de cette nature soit accordée à la mère patrie du consentement unanime de la population et des membres de cette Chambre; mais, eu égard aux circonstances auxquelles j'ai fait allusion, l'honorable député n'a aucune raison de me tenir responsable du manque d'accord qui s'est manifesté entre les deux partis à l'égard de cette question. J'ai déjà fait voir que notre projet pourrait parfaitement s'harmoniser avec ceux que les membres de la gauche ont formulés, tant en 1910 qu'au cours de la présente session, avant que ces navires soient mis en service, si le peuple canadien venait à décider dans un avenir prochain qu'il y a lieu de créer des escadres et d'établir une vaste organisation navale au Canada. Cela pourrait aisément s'accomplir, même lorsque le projet de loi sera voté. Cela étant, je suis tout étonné, je le répète encore une fois, de voir que les membres de la gauche, le député de Welland notamment, n'ont pas cessé de susciter de l'opposition à ce projet depuis l'instant où il a été déposé à la Chambre.

(L'amendement de M. German est mis aux voix et repoussé).

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Loggie,
Buchanan,	MacNutt,
Cardin,	McCrea,
Carroll,	McKenzie,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Carlton,	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Murhy,
Délisle,	Neely,
Devlin,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Pardee,
Graham,	Power,
Guthrie,	Proulx,
Hughes (King) (I.P.-E.),	Reid (Restigouche),
Kyte,	Richards,
Lachance,	Séguin,
Lapointe,	Sinclair,
(Kamouraska),	Thomson (Qu'Appelle)
Lapointe (Montréal, St-Jacques),	Turgeon,
Laurier (sir Wilfrid),	Verville,
Law,	Warnock,
Lemieux,	White, (Victoria) (Alta),
	Wilson (Laval)—46.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Ball,
Ames,	Barker,
Armstrong (Lambton),	Beattie,
Bellemare,	McKay,
Bennett (Calgary),	McLean,
Bennett (Simcoe),	(Queen) (I. P.-E.,
Best,	Marshall,
Blain,	Meighen,
Borden,	Merner,
Boulay,	Middlebro,
Bowman,	Morrison,
Boyce,	Nantel,
Boys,	Nicholson,
Brabazon,	Northrup,
Bradbury,	Paquet,
Burnham,	Paul,
Chabot,	Pelletier,
Clarke (Wellington),	Perley,
Cochrane,	Porter,
Cockshutt,	Rainville,
Coderre,	Reid (Grenville),
Crocket,	Robidoux,
Crothers,	Rogers,
Donnelly,	Schaffner,
Edwards,	Sevigny,
Elliot,	Sexsmith,
Fisher,	Sharpe (Lisgar),
Fowler,	Sharpe (Ontario),
Gauthier (Gaspé),	Shepherd,
Girard,	Smith,
Green,	Stanfield,
Guilbault,	Stevens,
Hartt,	Stewart (Lunenburg),
Henderson,	Sutherland,
Hughes (Victoria) (O.),	Taylor,
Jameson,	Thompson (Yukon),
Kemp,	Thornton,
Lalor,	Walker,
Lancaster,	Wallace,
Lavallée.	Weichel,
Lewis,	White (Renfrew),
Macdonell,	Wilson (Wentworth),
Maclean (York) (O.),	Wright—85.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Clements,	McCoig,
Steele,	Nesbitt,
Morphy,	Champagne,
Aikins,	Turriff,
Baker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Burrell,	Douglas,
Davidson,	Chisholm (Antigonis),
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Clark (Bruce),	McCraney,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Armstrong (York) (O.),	Boivin,
Arthurs,	Boyer,
White,	Emmerson,
Hazen,	Pugsley,
Webster,	Lovell,
Rhodes,	Macdonald,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Nickle,	Ross,
Thoburn,	Robb,
Wilcox,	Cruise,
Roche,	Cash,
Broder,	Tobin,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Foster (Kings),	Brown,
Garland,	McMillan,
Fripp,	Gordon,

Hepburn,	Knowles,
Munson,	Bureau,
Smyth,	Ethier.
Stewart (Hamilton),	Gauthier (St-Hyacinthe),
Elson,	Demers,
Lespérance,	Molloy,
Clare,	Lafortune,
Currie.	Brouillard.

M. NESBITT: J'avais pairé avec l'honorable député de Perth-sud (M. Steele). Si j'avais voté, c'eût été pour l'amendement.

M. MARCIL: Si je n'avais pas pairé avec l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), jaurais voté pour l'amendement.

M. EMMERSON: J'avais pairé avec l'honorable ministre des Finances (M. White); sans cela, j'aurais voté pour l'amendement.

M. CRUISE: J'avais pairé avec le représentant d'Essex-nord (M. Wilcox). Si j'avais voté, c'eût été pour l'amendement.

M. AIKINS: J'avais pairé avec l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), j'aurais voté contre l'amendement.

M. BARNARD: J'ai pairé avec le représentant de Régina (M. Martin). J'aurais voté contre l'amendement.

M. THOBURN: J'ai pairé avec le député de Huntingdon (M. Robb). Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

M. NICKLE: J'ai pairé avec le représentant de Middlesex-ouest (M. Ross) et je n'ai pas voté; autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. DAVIDSON: J'ai pairé avec le député d'Antigonish (M. Chisholm). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. RHODES: J'ai pairé avec le représentant de Pictou (M. Macdonald). Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, avant que vous mettiez la motion aux voix, je désire proposer, au sujet de la défense navale, un amendement qui affirmera une fois de plus les droits du Canada, notre commune patrie.

M. l'ORATEUR: Silence! Il y a trop de députés qui causent. C'est une violation flagrante du règlement qui dit qu'il ne doit pas y avoir de bruit lorsqu'un député a la parole.

M. LEMIEUX: J'élève la voix pour défendre la cause du Canada dans cette grave affaire. Nous sommes tous attachés à l'empire britannique, mais nous sommes aussi attachés au Canada, notre patrie. Il me semble que, puisque les Canadiens de 1867, les fondateurs de la Confédération—sir John A. Macdonald, sir Georges Cartier, George Brown et Alexander Mackenzie—à cette époque éloignée de notre vie nationale, ont prévu que le Canada pourrait organiser sa défense non seulement sur terre, mais sur mer, nous qui vivons en l'an de grâce 1913, nous devrions marcher sur leurs brisées et ne pas revenir sur nos pas.

En 1868, un gouvernement conservateur a été renversé parce qu'il n'avait pas le courage d'établir ce qu'on appelle aujourd'hui la milice canadienne. Notre troupe de volontaires a été enfin créée; la loi de milice est inscrite dans nos statuts et nos vaillants soldats servent Sa Majesté le roi sous le drapeau anglais. C'est une milice canadienne, commandée par des généraux et des officiers canadiens, et pourtant personne n'oserait dire pour cela qu'elle est séparatiste.

Le Canada se développant et progressant, il vint un jour où l'on crût à propos de créer des forces navales pour la protection de notre commerce, pour la défense de nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique, tout en contribuant notre quote-part aux forces navales de l'empire dans les cas de dangers réels. Le Canada a entrepris d'organiser sa marine comme il avait organisé son armée. En 1909, les deux grands partis politiques, interprètes de l'opinion publique du Canada, se sont donnés la main et dans une résolution mémorable, qui a souvent été rappelée au cours de cette discussion prolongée, ils ont décidé qu'il y aurait dorénavant une flotte canadienne, construite autant que possible au Canada, manœuvrée par des Canadiens, pour défendre les côtes du pays, protéger son commerce et, dans les circonstances critiques, passer sous la direction de l'amirauté anglaise et occuper le premier rang dans les combats décisifs livrés par la mère patrie.

Inutile de dire comment il se fait qu'après que cette résolution eût été formulée dans un texte de loi adopté par le Parlement en 1910, le chef du Gouvernement a changé d'idée et fait volte-face. On sait fort bien, et il est inutile de démontrer qu'afin de parvenir au pouvoir et de s'y maintenir, il a conclu une alliance avec le parti de l'abstentionnisme. Le débat a déjà duré trop longtemps pour que je repète les doctrines que ce parti prônait dans certaines régions du pays, et pour que j'explique les complications de cette alliance. Qu'il me suffise de dire que l'association des conservateurs chauvins de Montréal a, au cours de l'élection de 1911, fait les frais de la distribution des brochures nationalistes parmi les Canadiens français des cantons de l'Est, de l'Ontario et de l'Ouest. A cause de cette alliance et du résultat qu'elle pourrait avoir, celui de grouper une majorité hybride autour du chef du Gouvernement, le "Niobé" et le "Rainbow" ont été mis au rancart, nos matelots et nos cadets ont appris qu'ils allaient être remerciés de leurs services et la loi du service naval doit être abrogée.

La nouvelle politique a été formulée le 5 de décembre dernier par le premier ministre. C'est une politique de contributions à cause de prétendues circonstances critiques qui existeraient dans la mer du Nord. Ce n'est ni un don ni un prêt; c'est l'aurore d'une ère de contributions que la population de ce pays devra verser à l'avenir. On nous dit bien que le Gouvernement a pris l'avis de l'amirauté et que les lords de l'amirauté désirent que nous versions une contribution de la manière indiquée. Les habitants de ce pays, qu'ils soient nés en Angleterre ou au Canada, ne se soumettront pas un seul instant aux dictées des commis de l'amirauté. Nos ancêtres, sous la direction de Joseph Howe dans la Nouvelle-Ecosse, de Wilmot au Nouveau-Brunswick, de Papineau et de Lafontaine dans le Bas-Canada et de William Lyon Mackenzie et de Baldwin dans le Haut-Canada, ont résisté aux ordres de Downing-Street, il y a soixante ans.

A cette époque-là, monsieur l'Orateur, on disait à nos ancêtres que l'administration du service postal du Canada devait se trouver à Londres. On leur disait que le tarif pouvait être établi à Londres et que la population canadienne devait être contente de payer des impôts. Mais les habitants du Canada, qui aimaient la liberté, protestèrent et réussirent à obtenir le gouvernement responsable. L'adoption de cette politique donnerait le coup de grâce au gouvernement responsable au Canada. Quelques commis de l'amirauté, et M. Churchill lui-même, pourraient n'importe quand imposer à ce grand pays la contribution qu'il aurait à verser pour l'entretien des forces navales de l'empire. La politique que ce pays doit adopter et suivre est une politique digne, confiante et non méfiante, une politique canadienne, et non une politique d'hypocrisie et de chauvinisme. Il nous faut nos propres arsenaux maritimes, nos propres navires, construits avec notre argent et manœuvrés par des Canadiens.

On me dit que nous serons consultés sur les affaires de l'empire. Je sais lire l'anglais, et si je comprends cette langue, la réponse de ce grand politique, M. Asquith, et de M. Harcourt, le ministre des colonies, déclare péremptoirement que le Canada n'aura rien à dire au sujet de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Par conséquent, le premier ministre est libre de dire à l'amirauté anglaise que, puisque la Grande-Bretagne n'écoutera pas la voix du Canada dans les conseils de l'empire, notre pays peut revenir à la sage politique qui a été adoptée d'une commune voix en 1909. Parmi ceux qui s'avancent les premiers dans la voie nouvelle de la participation des colonies à la défense navale, il y a, je regrette de le dire, des possessions beaucoup plus jeunes que la nôtre, qui est la principale possession de l'empire britannique.

En 1911, lorsque le chef de l'opposition a assisté à la conférence de Londres, il a rencontré les hommes d'Etat des autres possessions d'outre-mer. — l'Australie, le Sud-Africain, la Nouvelle-Zélande et Terre-Neuve. A la suite de cette conférence, l'amirauté anglaise a accepté le programme qu'avait formulé ce Gouvernement canadien, et un pacte solennel et inviolable fut conclu, pacte qui assignait au Canada certaines zones sur les deux océans et à l'Australie certaines étendues qu'elle devait défendre sur le Pacifique. Depuis ce moment-là, l'Australie a respecté ce pacte, et je n'ai pas encore entendu dire que l'amirauté anglaise eût fait des remontrances aux autres colonies. L'Australie a construit ses navires de guerre et a appelé sous les drapeaux les cultivateurs de cette grande île. Les cultivateurs australiens ont noblement répondu à l'appel. Les navires ne sont pas assez grands pour recevoir les jeunes matelots qui offrent de se battre pour l'Australie et l'empire. La Nouvelle-Zélande a déclaré que l'ère des contributions a pris fin.

Je le répète, je regrette que dans la voie de la défense navale, le Canada, au lieu d'occuper le premier rang, tire en arrière. L'Australie prend le devant, la Nouvelle-Zélande aussi, et l'autre jour le Sud-Africain déclarait que, après la prochaine conférence impériale, il aura une marine à lui. Nous voyons une possession et une colonie, la plus grande possession et la plus petite colonie, traîner en arrière. Terre-Neuve verse un tribut annuel, et le premier ministre canadien, afin de se maintenir au pouvoir, de ne pas rompre l'alliance indigne du chauvinisme conservateur et du nationalisme, s'est engagé au nom du Canada à des contributions périodiques. Voilà quelle sera la nouvelle politique du pays.

M. BORDEN: Je défie l'honorable député de prouver que j'ai tenu ce langage.

M. LEMIEUX: Je m'en rapporte aux différentes déclarations de mon très honorable ami. Je m'en rapporte à son propre bill, à ses nombreuses contradictions au cours du débat, lorsqu'il parlait parfois d'un don, parfois d'un prêt, et d'autres fois de la faculté de rappeler ces navires—je m'en rapporte à toutes ces déclarations et aux discours de quelques-uns de ses amis, et je déclare qu'il s'est engagé à verser un tribut perpétuel. Le représentant de Brantford a dit que ce n'était que le commencement d'une politique permanente de contributions. Qu'est-ce que cela veut dire?

Quelques VOIX: Non! non!

M. LEMIEUX: Groupant tous ces faits, examinant toutes ces contradictions, sachant ce qui s'est passé pendant l'élection de 1911, connaissant le tempérament du parti chauvin au Canada et en Grande-Bretagne, j'affirme que ceci est le commence-

ment d'une politique permanente de contributions.

M. BORDEN: L'honorable député a clairement déclaré que j'ai moi-même exprimé ce sentiment. Je lui demande d'indiquer où j'ai tenu un semblable langage? Je désire lui rappeler que j'ai déclaré tout le contraire.

M. LEMIEUX: J'accepte la parole du premier ministre, cela va sans dire, mais, lorsqu'il déclare que le Canada ne pourrait pas avoir une organisation navale avant vingt-cinq ans, voire même avant cinquante ans, lorsqu'il dit pendant la discussion que les $35,000,000 sont un don, puisque c'est un prêt, et que, dans une autre circonstance, il admet que nous pourrons rappeler ces navires, réunissant toutes ces contradictions, ces paroles obscures et ces phrases équivoques qui avaient pour objet de plaire un jour aux chauvins, un autre jour aux nationalistes, je déclare que le premier ministre a formulé un programme qui, à mon humble avis, n'est pas autre chose qu'un programme de tributs perpétuels.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député me permettra-t-il de lire . . .

M. LEMIEUX: Mon honorable ami pourra parler dans quelques instants.

M. MIDDLEBRO: Si l'honorable député me le permet, je citerai les paroles que prononçait le très honorable premier ministre à la séance du 7 avril dernier. Il disait:

> Sous ma propre responsabilité, à titre de membre du Gouvernement, je tiens à opposer ma dénégation la plus catégorique à ces affirmations. D'abord, il ne s'agit nullement ici d'un système de contributions; et en second lieu, il ne s'agit nullement de système permanent de coopération financière. C'est ce que j'ai déclaré, le 5 décembre, et répété en diverses circonstances depuis, et je le réaffirme aujourd'hui aussi catégoriquement que me le permet l'usage parlementaire.

M. LEMIEUX: Si mon honorable ami consulte le hansard de 1909 et 1910, il trouvera que son chef a dit exactement le contraire des paroles qu'il vient de citer.

J'affirme, monsieur l'Orateur, que c'est la politique permanente du Gouvernement, que c'est l'imposition d'un tribut à ce pays libre du Canada. Cette politique est antinationale et antibritannique. Elle signifie méfiance et non pas confiance. Elle crée une division dans la population du pays. Elle ne plaît qu'aux chauvins; elle ne satisfait pas la fierté et la virilité du Canada, et les Anglais véritables diront qu'elle n'est pas dans les meilleurs intérêts de l'empire. Conséquemment, monsieur l'Orateur, je propose comme amendement:

> Que ledit bill ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour être modifié dans ce sens que tous les travaux autorisés par cette loi soient exécutés en vertu des dispositions de la loi du service naval.

M. W.S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), et en fait presque tous les honorables députés de la gauche n'ont cessé de répéter, au point que je pourrais dire que c'est devenu fatigant, que ce bill fait partie de la politique permanente du Gouvernement actuel. Je comprends parfaitement pourquoi cette prétention leur est absolument nécessaire, parce qu'ils savent que s'ils ne peuvent pas la prouver, ils sont inconséquents avec leurs actes passés au sujet de la défense navale du Canada. Lorsque l'ancien Gouvernement a présenté en 1910 sa politique navale, qu'ils disaient être sa politique permanente, il refusa de la soumettre au pays comme telle.

Nos amis de la gauche savent que nous avons déposé une contre-proposition offrant à l'empire un secours temporaire en argent suffisant pour construire deux dreadnoughts. Ils savent qu'à moins de réussir à faire croire au peuple que ce bill est notre politique permanente, ils n'ont aucune raison de demander de la soumettre au peuple. Ils savent que le premier ministre a déclaré que c'était son intention de soumettre au peuple sa politique permanente. Ils savent que lorsqu'il a pris le pouvoir, il a déclaré qu'il irait en Angleterre; qu'il se renseignerait sur la situation véritable auprès de l'amirauté, qui est la meilleure source d'information. C'est ce qu'il a fait. L'amirauté sait parfaitement que ce bill n'est pas la politique permanente du Gouvernement, et comme preuve, je veux citer un extrait d'un discours prononcé par M. Winston Churchill, dans la chambre des communes anglaises, le 22 juillet de l'année dernière:

> Il y a, cependant, une grande distinction à faire entre une mesure qui s'applique à un avenir immédiat et une politique navale permanente, qui demandera une étude beaucoup plus longue que celle que nous avons pu consacrer au projet actuel pendant le peu de temps que nos visiteurs ont passé parmi nous. M. Borden et ses collègues m'autorisent à dire qu'ils partagent cette opinion, et que toute action spéciale qu'un avenir prochain peut exiger d'eux ne sera pas retardée pendant qu'ils étudieront leur politique navale et permanente.

Ces paroles prouvent clairement que le premier ministre a dit à l'amirauté que l'offre de trois dreadnoughts n'était pas la politique navale permanente du Gouvernement canadien, dont l'étude et la discussion au Canada demanderaient un temps considérable. Le premier ministre a dit à l'amirauté que cette offre n'était qu'une mesure temporaire, et que la politique permanente serait soumise au peuple. Tenant compte alors des déclarations du très honorable premier ministre, lorsqu'il disait

le 5 décembre dernier que le bill qu'il proposait à la Chambre n'était pas la politique permanente du Gouvernement, et celle qu'il voulait soumettre au peuple; et lorsque le sept avril dernier il disait: J'ai déclaré à plusieurs reprises dans cette Chambre que ce bill n'était pas la politique permanente du pays; c'est une simple mesure d'urgence, est-il juste de la part de la gauche de prétendre que ce bill fait partie de la politique permanente du Gouvernement? Est-il juste de sa part de dire dans des brochures électorales, dont j'ai un exemplaire devant moi, que cette contribution de $35,000,000 fait partie de la politique permanente du pays. L'opposition fait circuler ces brochures dans le pays, dans le but de faire croire au peuple que c'est vrai.

M. CLARK (Red-Deer): Est-ce que la conception que se fait mon honorable ami de la fédération impériale, dont mention a été faite dans cette enceinte et par M. Churchill à Londres, ne comprend qu'une seule contribution?

M. MIDDLEBRO: Je répondrai simplement à mon honorable ami que cette Chambre a le droit indéniable de faire tous les dons qu'elle voudra faire. Elle peut faire un présent à un pays étranger auquel elle veut aider dans un cas de désastre, tremblement de terre ou inondation, comme elle l'a déjà fait. En agissant ainsi le Parlement exerce un droit parlementaire et démocratique indubitable, et c'est exactement ce que nous faisons aujourd'hui, en offrant $35,000,000 à l'amirauté pour la construction de trois dreadnoughts, afin d'aider l'Angleterre à maintenir sa suprématie sur les mers. Des libéraux de mon comté m'ont écrit des lettres dans lesquelles ils me disent que si je puis leur démontrer que le premier ministre a déclaré ouvertement et publiquement que cette contribution ne faisait pas partie de sa politique navale permanente, ils voteront en faveur de ce bill. Lorsque le très honorable premier ministre déclare que ce bill n'est pas sa politique permanente, ne devons-nous pas le croire? Les membres de l'opposition désirent-ils que ce soit la politique permanente du pays? S'ils ne le veulent pas, pourquoi le prêchent-ils? La seule explication est qu'ils savent qu'ils sont entièrement conséquents en demandant au Parlement de soumettre cette mesure au peuple, à moins qu'ils ne veulent faire croire au peuple que c'est la politique permanente du Gouvernement, lorsqu'ils savent le contraire.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): La Chambre constatera que l'honorable député de Grey-nord n'a pas exprimé d'opinion au sujet de ce que devrait être la politique navale permanente au Canada. Il a nié que ce bill ne signifiait pas une politique de contribution, mais il n'a indiqué en aucune façon quelle devra être la politique du Gouvernement. C'est aussi l'attitude du premier ministre qui n'a pas déclaré une seule fois, pendant tout ce débat, qu'il était en faveur d'une marine canadienne. Mais la question est très simple. Il n'y a que deux alternatives, une politique permanente de contribution, ou une marine canadienne, et c'est entre ces deux que la droite est obligée de choisir. Jusqu'à présent, ils ne l'ont pas fait. L'honorable premier ministre aura-t-il le courage de déclarer maintenant qu'il est favorable à une politique canadienne? S'il ne le fait pas, tous ses arguments servent à nous convaincre qu'il est en faveur d'une politique de contribution permanente. On ne peut conclure autre chose de ses déclarations maintes fois répétées pendant ce débat. Nous savons ce qu'il pensait en 1910. Il était alors en faveur d'une marine canadienne, qui est la politique du parti libéral encore aujourd'hui; mais il a changé d'opinion si souvent depuis ce temps-là qu'il est très difficile pour nous de dire quelle sera sa politique permanente. Ainsi que je l'ai dit, en 1909, il a parlé et voté plus d'une fois en faveur d'une politique canadienne. On se rappelle qu'en 1910 il a un peu modifié ses vues. Il a voté, cette année-là, en faveur de l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui disait qu'il ne fallait contribuer aucunement à la défense impériale avant de soumettre la proposition au peuple. Ce fut la deuxième attitude prise par mon très honorable ami. Un peu plus tard, encore en 1910, il a voté en faveur de l'offre de deux dreadnoughts à l'amirauté. On ne mettait aucune condition à ce don. Le pays devait en payer le coût, et il devait être la propriété de l'amirauté.

Plus tard, mon très honorable ami a publié un long manifeste dans lequel il traitait un grand nombre de questions—presque toutes les questions publiques discutées depuis plusieurs années dans le pays—et dans ce manifeste il condamnait la politique de l'honorable chef de l'opposition, mais il ne proposait lui-même aucune mesure politique pour la remplacer. Ce manifeste qui a été lancé à la veille des élections n'énonçait aucune politique navale. A ce moment-là, le premier ministre voyait la possibilité d'une union entre le parti conservateur et le parti nationaliste de Québec, et la conséquence fut qu'il garda un silence complet au sujet de ce que serait sa politique.

On se rappellera aussi que pendant presque toute la dernière session, mon honorable ami de Dorchester (M. Sévigny), si je ne me trompe pas, a maintenu à l'ordre du jour une question demandant si la loi navale serait rapportée. Le très honorable premier ministre savait que plus de vingt députés siégeant derrière lui avaient promis

que s'ils étaient élus, ils exigeraient l'abrogation de la loi du service naval. Finalement, après que cette question eut été lue plusieurs fois pendant la session, l'honorable premier ministre répondit qu'il se proposait d'abroger la loi du service naval.

Et maintenant nous connaissons sa politique actuelle qui n'est pas un prêt, ni un don, ni une contribution.

M. MACDONALD : C'est un "objet moral".

M. SINCLAIR : C'est quelque chose que mon ami le député de Pictou appelle un "objet moral".

M. MACDONALD : Le ministre des Postes l'appelle ainsi.

M. SINCLAIR: Il en résulte que le premier ministre, partant d'une politique canadienne, s'en est éloigné par degrés, jusqu'à ce qu'il arrive à un point où personne ne puisse plus dire quelle est sa politique.

Telles sont les raisons qui nous font croire que l'esprit du premier ministre incline vers la contribution. S'il n'a pas été franc avec nous, quelques-uns de ses partisans l'ont été. Certains députés de la droite se sont prononcés fortement en faveur d'une politique de contribution en tout cas, en faveur d'une contribution permanente à la marine de l'empire. Mon ami le député de Brantford s'est servi des termes suivants:

J'ai foi entièrement dans l'unité de l'empire britannique, une seule flotte pour le commerce et une seule flotte pour la défense.

Mon ami le député de Saint-Antoine (M. Ames) a fait une déclaration presque semblable et mon ami le député de Waterloo-nord (M. Weichel) a dit:

Je crois en un seul empire et en une seule marine.

Alors le premier ministre lut la lettre du premier lord de l'amirauté. Vous vous rappelez la scène: comment tout le parti fut réuni, qui, dans les galleries, qui à son siège en Chambre; vous avez souvenance des acclamations poussées par la droite, à la lecture du document, dans lequel on nous apprenait que nous n'avions pas d'hommes pour équiper une flotte, pas d'ouvriers de métiers, pas d'ouvriers pour river un boulon—le premier lord de l'amirauté l'affirma—pas de mécaniciens pour construire nos navires, pas même un sol assez stable pour y monter les chantiers maritimes. Ces affirmations soulevèrent les applaudissements et les acclamations de la droite. Tout cela voulait dire que, dans l'opinion de ces messieurs, le Canada ne pouvait pas construire une flotte,—quelle autre signification donner à ces actes? Et la seule alternative qui nous reste, c'est celle d'entrer dans une politique permanente de contribution. S'il est un journal auquel nous puissions nous adresser pour connaître la politique du premier ministre, c'est bien au "Star" de Montréal, je pense. La politique du premier ministre nous a été révélée par un correspondant de cette feuille: Windermere, cité à la Chambre par le ministre de la Marine et donné comme source d'information devant guider nos votes. Le "Star" de Montréal disait:

Nous combattons dans ce pays pour faire triompher l'idée d'une "flotte unique". Ce n'est pas qu'au Canada il ne se trouve pas de gens qui auraient à dispenser la nourriture et l'équipement, à construire et à toucher les bénéfices que rapporterait une marine canadienne. Mais nous réalisons qu'une flotte peut être mieux dirigée par une autorité centrale et que si l'empire ne vaut pas comme facteur d'une grande flotte centrale, il est difficile de lui reconnaître une utilité quelconque. A quoi nous servirait alors l'empire? Pourquoi en ferions-nous partie? Evidemment, si ce doit être autre chose qu'une idée creuse il devrait nous pourvoir d'une marine.

Vous avez là la déclaration du principal organe du Gouvernement, vous indiquant ce que vous avez à faire. Je prétends que les déclarations réitérées du premier ministre, celles de la presse et les députés de son parti, démontrent qu'ils sont en faveur d'une politique de contribution.

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

M. SINCLAIR: A la suspension de la séance, j'avais établi qu'un certain nombre des partisans les plus distingués du premier ministre s'étaient prononcés en faveur d'une flotte impériale, alimentée par un système de contributions. J'ai dit, cependant, que le premier ministre lui-même, le 27 février dernier, s'était servi d'un langage qu'on ne peut interpréter autrement, c'est mon avis, à moins d'admettre, ainsi que nous le prétendons, sa tendance vers un système de contributions. Il se sert, dans son discours de cette date, rapporté à la page 4526 des Débats, des paroles suivantes:

Maintenant, j'aborde un ou deux autres points et je m'efforcerai d'être aussi bref que possible en les discutant. Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se propose de créer, lorsqu'elle sera établie? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je dis que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur l'Atlantique ou pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre si une attaque devait avoir lieu. D'un autre côté, si vous avez la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous coo-

pérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous êtes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il est possible de trouver et, à l'appui de mes paroles, je prends la déclaration si nette de l'amirauté: que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire en ce moment est de fournir un certain nombre des plus forts et des plus puissants navires de guerre que l'argent peut procurer ou que la science peut créer.

Que signifie cette déclaration. Elle signifie qu'une flotte canadienne ne serait pas efficace; et pouvons-nous penser que mon honorable ami serait en faveur d'un prjoet de construction d'une flotte qui ne serait pas efficace? Il affirme carrément qu'une flotte comme celle que nous pourrions construire au Canada ne pourrait servir utilement à défendre nos rivages. Pouvons-nous croire que le premier ministre se lancera dans la construction d'une flotte qui dans son opinion ne saurait atteindre le but pour lequel elle serait créée? Il nous dit de plus que la meilleure solution c'est d'aider au maintien de la flotte britannique. Je soumets que ce langage est trôs clair. Je ne vois pas ce que le premier ministre pourrait dire de plus clair pour illustrer son attitude, que cette distinction entre une flotte canadienne et un système de contributions à la mère patrie. Il n'a pas dit en propres termes qu'il est en faveur d'un système de contributions, mais c'est la seule interprétation juste et honnête que nous pouvons tirer de ses paroles.

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il s'écarte de l'amedement en discussion. Cet amendement comporte simplement, que tout l'ouvrage à faire en exécution du présent bill devra être exécuté par application des articles de la loi du service naval.

M. SINCLAIR: Je me tiens autant que possible à la question. Je me demande si nous devons avoir plutôt un service naval canadien ou établir un système de contributions à la mère patrie. Il est facile de régler cette question. Si le premier ministre a l'intention de construire plus tard une flotte canadienne, pourquoi ne le dit-il pas? Pourquoi ne pas nous dire franchement sa pensée? Nous ne nous attendons pas à ce qu'il nous fournisse tous les détails, à ce qu'ils nous dise combien de navires il construira; nous n'espérons pas qu'il nous dise s'il les construira au Canada ou ailleurs; notre intention n'est pas de l'obliger à entrer dans les détails de sa politique, mais, certes, il peut nous dire, si, à un moment ou à un autre, il se propose d'établir une armée navale canadienne. Il n'a pas osé se prononcer sur ce point durant toute cette discussion. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Je prétends que s'il s'aventurait à révéler ses intentions cet après-midi, une foule d'événements s'en suivraient. Le ministre des Postes (l'honorable M. Pelletier) se démettrait de ses fonctions; le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) se démettrait de ses fonctions.

Quelques DEPUTES: Y pensez-vous?

M. SINCLAIR: L'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre) se démettrait.

Quelques DEPUTES: Jamais.

M. SINCLAIR: L'Orateur suppléant (M. Blondin se démettrait également.

Quelques DEPUTES: Oh! non.

M. SINCLAIR: Ces démissions se produiraient nécessairement, parce que tous ces messieurs ont pris un engagement, et ce sont tous d'honorables gens. Vous voyez qu'il existe de bonnes raisons qui empêchent mon honorable ami d'être franc et de nous dire s'il est en faveur d'une marine canadienne ou d'un système de contributions à la mère patrie.

On s'est livré à un grand nombre de conjectures sur la décision que prendra le Sénat sur cette question. Pour ma part, je ne vois qu'une seule attitude possible pour le Sénat. Les sénateurs partisans du gouvernement et les sénateurs qui lui sont opposés ont déjà voté en faveur d'une marine canadienne. Il y a trois ans, ils ont adopté à l'unanimité un bill créant une marine canadienne. Ils se sont toujours montrés favorables à ce système et je ne vois rien qui soit advenu, au cours de ce débat, pour changer l'opinion des honorables membres de la Chambre haute. Alors se présentera la question: le premier ministre sera-t-il fidèle à la parole donnée au pays de consulter le peuple immédiatement si le Parlement refuse d'adopter ce bill. Sera-t-il fidèle à cet engagement? Il n'y a qu'un seul moyen de régler cette question, un seul moyen de savoir si nous devons poursuivre cette politique ou non; c'est un appel au peuple du Canada. J'ai rappelé, que, avant les élections de septembre 1911, le premier ministre a eu bien soin de ne pas faire connaître sa politique navale. Il n'a donc pu recevoir de mandat du Canada et spécialement il n'a aucun mandat de prendre l'attitude qu'il a assumée. L'honneur lui commande donc de soumettre son programme naval au jugement des électeurs.

Une des beautés du système britannique, c'est qu'un premier ministre qui ignore, qui a un doute raisonnable sur l'état de l'opinion publique, doit en appeler au peuple, afin de savoir quelle est sa volonté. Aux Etats-Unis, le président est nommé pour un certain nombre d'années. Le peuple lui confie, pour cette période, la conduite des affaires et doit se soumettre à tout ce que lui et ses ministres décideront

durant le temps fixé. Mais il n'en est pas ainsi dans le système britannique et c'est là une des beautés du système britannique.

Nous nous sommes fiés à l'honneur de certains hommes, de certains ministres, du premier ministre surtout, dont c'est le premier devoir, s'il a un doute raisonnable sur les dispositions du peuple à l'égard de la politique qu'il nous propose, d'en appeler au peuple afin de savoir si, oui ou non, il a l'appui de ce dernier. Nous avons eu sa promesse et, quant à moi, je compte sur lui. Ce ne sera guère long à découvrir. Dans quelques jours, nous saurons ce que va faire la Chambre haute, et j'espère que, une fois le résultat connu, le premier ministre du Canada tiendra parole, qu'il dissoudera le Parlement, ira devant le pays et lui demandera quelle est sa volonté relativement à cette importante question.

(L'amendement de M. Lemieux, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Lemieux,
Bourassa,	MacNutt,
Bureau,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Charlton,	Martin (Montréal,
Clark (Red-Deer),	Ste-Marie),
Delisle,	Michaud,
Demers,	Murphy,
Devlin,	Neely,
Douglas,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Pardee,
Graham,	Power,
Guthrie,	Proulx,
Kay,	Pugsley,
Kyte,	Reid (Ristigouche),
Lachance,	Richards,
Lanctôt,	Sinclair,
Lapointe	Turgeon,
(Kamouraska),	Verville,
Lapointe (Montréal,	Warnock,
(St-Jacques),	White
Laurier (sir Wilfrid),	(Victoria) (Alta) et
Law,	Wilson (Laval)—49.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Bowman,
Ames,	Boyce,
Armstrong (Lambton),	Boys,
Arthurs,	Brabazon,
Baker,	Bradbury,
Ball,	Burnham,
Barker,	Burrell,
Beattie,	Clare,
Bellemare,	Clarke (Wellington),
Bennett (Calgary),	Cochrane,
Bennett (Simcoe),	Cockshutt,
Best,	Coderre,
Blain,	Crocket,
Blondin,	Cromwell,
Borden,	Crothers,
Boulay,	Currie,
Donnelly,	Munson,
Edwards,	Nantel,
Elliot,	Northrup,
Fisher,	Osler (sir Edmund),
Forget,	Paquet,
(sir Rodolphe),	Paul,
Garland,	Pelletier,
Gauthier (Gaspé),	Perley,
Girard,	Porter,
Green,	Rainville,
Guilbault,	Reid (Grenville),
Hartt,	Robidoux,
Hazen,	Rogers,
Henderson,	Schaffner,
Hepburn,	Sévigny,
Jameson,	Sexsmith,
Kemp,	Sharpe (Lisgar),
Lalor,	Sharpe (Ontario),
Lancaster,	Shepherd,
Lavallée,	Stanfield,
Lespérance,	Stevens,
Lewis,	Stewart (Hamilton),
Macdonell,	Stewart (Lunenburg),
Maclean (York) (O.),	Taylor,
McKay,	Thompson (Yukon),
McLean	Thornton,
(Queen) (I. P.-E.),	Walker,
Marshall,	Weichel,
Meighen,	White (Renfrew),
Merner,	Wilson (Wentworth) et
Middlebro,	Wright—94.
Morrison,	

M. SINCLAIR.

ONT PAIRE.

Ministériels	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Nicholson,	Hughes (King) (I. P.-E.
Hughes (Victoria),	Buchanan,
Steel,	Nesbitt,
Morphy,	Champagne,
Wallace,	Knowles,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Clark (Bruce),	McCraney,
Foster (Toronto),	Lafortune,
Clements,	McCoig,
Wilcox,	Cruise,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
White,	Emmerson,
Webster,	Lovell,
Rhodes,	Macdonald,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Nickle,	Ross,
Thoburn,	Robb,
Chabot,	Béland,
Foster (King),	Tobin,
Roche,	McMillan,
Sutherland,	Thomson
	(Qu'Appelle),
Smith,	Loggie,
Fripp,	Molloy,
Elson,	Ethier,
Armstrong (York),	Boyer,
Broder,	Brouillard,
Carrick.	Gauthier
	(Ste-Hyacinthe).

M. NESBITT: Nous avons pairé, l'honorable député de Perth-sud (M. Steele) et

moi. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M EMMERSON: J'avais pairé avec le ministre des Finances (M. White); autrement, j'aurais voté pour.

M. MARCIL (Bonaventure) : J'avais pairé avec le ministre de la Justice (M. Doherty); sans cela, j'aurais voté pour l'amendement.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Nous avons aujourd'hui débattu quelque peu le point de savoir s'il n'aurait pas mieux valu essayer de faire construire nous-mêmes ces vaisseaux sous le régime des dispositions de la loi de 1910 sur le service naval, et, pour autant que j'ai pu suivre la discussion, mes honorables amis d'en face n'ont rien allégué qui milite à l'encontre de cette entreprise.

Plusieurs des membres de l'opposition ont assuré que le premier ministre refuserait de demander des soumissions ou de faire construire, en exécution de cette loi, les navires projetés, par le motif que ses alliés les nationalistes ne le lui permettraient pas. Jusqu'à présent mon très honorable ami n'a jamais nié cette assertion. Il ne me souvient d'aucun argument qu'il ait formulé autre qu'une caricature qui a paru il y a quelques années dans le "Canada" et que d'autres journaux ont par la suite reproduit. Pour un premier ministre, c'est une bien mauvaise excuse à présenter pour l'abandon d'un grand principe constitutionnel et pour la ligne de conduite que le Gouvernement adopte dans cette importante affaire. Je me demande si l'action de mon très honorable ami ne lui est pas inspirée par un autre motif. Je sais n'avoir pas le droit d'imputer à des membres de cette Chambre quelque motif inavouable, mais il m'est permis de faire certaines constatations, et si, ensuite, le public y trouve matière à des imputations peu flatteuses, je n'aurai pas à en rendre compte. Voici ce que je trouve à l'article 5 de la loi concernant le service de la marine du Canada:

Il y a un département du gouvernement du Canada qui est appelé le département du Service de la marine, et est présidé par le ministre de la Marine et des Pêcheries alors en exercice, et qui est le ministre du Service de la marine.

J'ouvre ensuite les Statuts revisés, et j'y trouve, au chapitre 39 du premier volume, l'article qui suit:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un département ministériel, le ministre qui a la charge de ce ministère demande des soumissions pour l'exécution de cet ouvrage, au moyen d'annonces publiques, sauf:

(a) En cas d'urgence, quand des délais nuiraient à l'intérêt public;

(b) Si la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent être exécutés avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère;

(c) Si le coût estimatif de l'ouvrage n'atteint pas cinq mille dollars, et si le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

2. Chaque fois que, pour quelques travaux, il est nécessaire de demander des soumissions, le ministre soumet au Gouverneur en conseil toutes les soumissions reçues pour ces travaux et l'entreprise est adjugée conformément à l'ordre du Gouverneur en conseil.

Voilà ce qu'est aujourd'hui la loi du Canada, et, si mon très honorable ami avait décidé de construire ces vaisseaux sous l'empire des dispositions de la loi du service naval, il n'aurait pas été assujéti à la loi que j'ai lue. Je me demande parfois si c'est pour éluder les conditions de cette loi que mon très honorable ami agit comme il le fait. Voyons où cela nous mène. Par la loi du service naval, ces vaisseaux seraient construits par les soins d'une branche de l'administration, et il serait alors dans les conditions prévues par l'article que je viens de lire, c'est-à-dire celui où il est dit:

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un département ministériel, le ministre qui a la charge de ce ministère demande des soumissions.

Y aurait-il rien qui empêchât le Gouvernement de provoquer des offres pour la construction de ces trois navires? Le statut déclare formellement que ces ouvrages seront faits après que des soumissions auront été demandées au moyen d'annonces publiques, sauf:

a) En cas d'urgence, quand les délais nuiraient à l'intérêt public.

Or, monsieur l'Orateur, mon très honorable ami n'osera plus dire qu'il existe présentement un cas d'urgence. Il est vrai que l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) a eu la hardiesse de revenir à la vieille proposition d'il y a six mois et d'assurer qu'il y a toujours urgence. Il est même allé jusqu'à prétendre qu'il y a crise; mais personne autre que mon honorable ami de Grey-nord ne risquerait sa réputation à tenir de pareils propos. Mon très honorable ami le premier ministre ne voudra pas, lui, courir ce risque, et j'oserai prédire que lundi soir à Toronto il ne s'y risquera pas. Il a trop le sentiment de la situation et il se soucie trop de sa réputation d'homme d'Etat pour soutenir une semblable prétention. Chacun sait qu'il n'est plus question d'urgence. A mainte et mainte reprise, au cours des quatre derniers mois, le gouvernement anglais s'est déclaré absolument capable de faire face à toute situation qui pourrait se produire. Il a tous les navires, tous les équipages, tout l'argent qu'il faut, et il est prêt à répondre à toutes les circonstances qui peuvent surgir. Comme on l'a de même fait observer nombre de fois, l'état des choses s'est mo-

difié depuis peu en Europe, où nulle crise n'est à prévoir.

La seconde exception que fait la loi est pour le cas où:

La nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère.

Le département du ministre de la Marine et des Pêcheries ne saurait construire ces navires; la chose ne rentre donc pas dans cette dérogation. Voici la troisième dérogation:

Quand le coût estimatif de l'ouvrage est inférieur à cinq mille dollars, et que le ministre en vue de la nature des travaux, juge inutile de demander des soumissions.

Comme cette dépense s'élève à $35,000,000 ou $40,000,000, elle ne rentre pas dans cette dérogation. Par conséquent, si le premier ministre eût décidé d'invoquer la loi du service naval pour construire ces vaisseaux, il aurait dû respecter les dispositions de cette loi et demander des soumissions. Le département, il est vrai, n'est pas toujours obligé d'accepter la soumission du chiffre le moins élevé; il lui faut s'adresser au Parlement et faire valoir d'excellentes raisons l'autorisant à ne pas se conformer à la coutume à cet égard. C'est la loi. Depuis quelques années, telle est là la ligne de conduite qu'on a suivie pour plusieurs entreprises d'importance. Même avant l'adoption de la loi générale, ce principe fut consacré relativement à l'œuvre la plus importante entreprise par le Gouvernement depuis quinze ou vingt ans, le Transcontinental national. Je pourrais dire que c'est la seule œuvre importante que le Gouvernement canadien ait entreprise depuis quinze ans, en dehors de la routine des travaux publics pour l'amélioration de la navigation, les jetées, les quais et autres travaux de ce genre. Quand on vota la loi du Transcontinental national, en 1903, on ne laissa rien à faire au Gouvernement, à son propre gré.

A mon avis, l'article que j'ai cité relativement à la nécessité de faire appel à la concurrence publique pour la construction des travaux publics n'avait pas été adopté; mais afin de parer à tout embarras et d'obtenir les meilleurs résultats possible à moins chers deniers et pour dissiper tout doute touchant l'intégrité des fonctionnaires chargés de l'exécution de cette grande entreprise, il fut décrété que le travail se ferait par voie d'adjudication sur soumission. On observa si religieusement ce principe relativement au Transcontinental national qu'il fallut adjuger ainsi avec publicité et concurrence de petites entreprises de $50 même lorsque les commissaires croyaient préférable de faire quelque arrangement avec les entrepreneurs. Invariablement il leur fallait respecter cette condition et demander des soumissions. Cette condition figure à l'article 16 du chapitre 71 des Statuts de 1903:

M. CARVELL.

Les commissaires adjugeront par voie d'adjudication sur les travaux de construction de construction de la division orientale, après publicité convenable donnée aux devis et ils accepteront la soumission du chiffre le moins élevé présenté par l'entrepreneur qui, à leur avis, possède l'habileté, l'expérience et les ressources voulues pour exécuter les travaux ou cette partie des travaux, objet de sa soumission.

Je n'ai pas étudié l'historique de cet article; seulement, si je ne me trompe, il eut pour auteur un membre distingué de l'opposition, aujourd'hui titulaire d'un portefeuille. Le premier ministre se rappelle sans doute ce débat; il se souvient que les deux partis, la droite et la gauche, ont soutenu que c'était là l'attitude convenable à prendre; qu'il devait y avoir adjudication des travaux avec concurrence et publicité. Le résultat a été que, depuis sept ou huit ans, il s'est effectué une dépense de cent à cent vingt millions de dollars pour travaux publics et cela avec concurrence et publicité; or le tout s'est fait avec tant de succès et de probité qu'après une enquête qui dure depuis un an et demi, et une dépense de $50,000 effectuée pour cette enquête, le Gouvernement a été dans l'impuissance de constater une dépense illégitime même d'un seul dollar. Certains ingénieurs inspecteurs, il est vrai, ont affirmé que le prix de la classification des matériaux était trop élevée; mais c'est là affaire d'appréciation. On ne saurait rien trouver d'irrégulier et voilà que le grand enquêteur du Gouvernement a renoncé à sa besogne, en désespoir de cause et on lui a donné une meilleure autre besogne mieux rétribuée, à $20,000 de traitement annuel, comme gérant de l'Intercolonial. Voilà qui prouve combien il est important que les grands travaux publics s'adjugent avec concurrence et publicité. Il est ainsi acquis que, lorsqu'il s'est agit d'exécuter une entreprise qui a coûté $125,000,000, une si grande probité a présidé à ces travaux que les conservateurs ont été dans l'impuissance de rien trouver de défectueux dans l'exécution de ces travaux ou dans la gestion de l'entreprise.

Pourquoi donc ne pas appliquer le même système à la construction de ces navires. L'autre jour, quand j'ai signalé la chose au premier ministre, il nous a dit que la construction de ces navires pourrait se faire plus avantageusement dans les chantiers de construction maritime de l'Etat. En outre, il existe en Grande-Bretagne huit ou neuf chantiers maritimes qui construisent des dreadnoughts. Le premier ministre veut faire construire ces navires dans les chantiers de l'Etat; mais s'il pouvait faire construire ses navires dans les chantiers de Cammell, Laird et Cie, de John Brown et Cie, de Beardmore et Cie, ou d'autres grands constructeurs de navires en Grande-Bretagne, et cela à des conditions plus fa-

vorables et à meilleur marché que dans les chantiers de l'Etat, est-ce que cela l'empêche de recueillir tous les renseignements voulus ou l'autorise à s'abstenir des demandes des soumissions pour la construction de ces navires?

Il ne saurait passer de marché administratif pour la construction de ces navires, à moins d'avoir des devis. Il faut qu'il soit en mesure de faire appel à la concurrence avant d'être autorisé à signer un contrat ou à dépenser un seul dollar. S'il peut réussir à trouver en Grande-Bretagne une société de construction maritime qui construise ces navires à meilleur marché que dans les chantiers de l'Etat, il serait autorisé à lui confier cette entreprise. Comment pourrait-il constater le coût de ces vaisseaux, à moins de demander des soumissions? C'est à titre d'homme d'affaires que je m'adresse ici au premier ministre. Je me suis efforcé de lui rappeler la coutume existante et la loi consacrée au Canada, touchant la construction des travaux publics. En vue d'éluder cette loi, il fait adopter un bill dont le Parlement est maintenant saisi, qui enlève toutes les sauvegardes élevées jusqu'ici autour de la construction des travaux publics, depuis dix ou quinze ans et qui, si on l'adopte, inaugurerait le règne de la rapine, sans qu'il fût possible d'en constater l'existence.

Je n'entends nullement affirmer que le premier ministre veut donner libre carrière aux rapinards. Je me contente d'observer que le péculat n'existerait point, si le premier ministre suivait la loi du pays; l'adoption de ce bill ouvrirait la porte à une véritable orgie de rapines, au gaspillage de millions de dollars, sans que le public puisse s'édifier sur la situation. Voilà sans doute ce qui porte les ministres à effectuer cette modification. J'ai rappelé le texte de cette loi au premier ministre et l'avantage qui découlerait de son application. S'il voulait employer les moyens actuellement disponibles pour la construction de ces navires. Mais, sans excuse valable, sans un mot d'explication, voilà qu'il présente un nouveau projet de loi qui enlève toute protection et toutes les sauvegardes créées au bénéfice du contribuable canadien et qui autorise le premier ministre à effectuer, à son gré, la dépense des deniers publics jusqu'à concurrence de $40,000,000. Il n'y a rien ici qui puisse empêcher la rapine, bien que je n'affirme pas que ce soit là l'objectif visé par le premier ministre. Je me borne à observer qu'en pareilles circonstances, la rapine devient possible.

Indépendamment de l'émigration de ces deniers publics, et abstraction faite de l'importante question d'ordre constitutionnel en jeu, la question la plus grave qui s'offre aux délibérations de ce Parlement, c'est que la construction de ces vaisseaux se fait sans concurrence ni publicité, et en dehors de toutes les sauvegardes ordinaires qui doivent entourer leur construction. Si l'on tient à ce que je donne quelque preuve confirmant nos appréhensions à cet égard, je rappellerai à cette Chambre quelques chiffres remarquables relatifs à la construction de ces navires. En 1909, l'amirauté britannique nous a dit qu'un navire d'un certain devis coûterait $11,162,000. Le 5 décembre dernier, le premier ministre nous a déclaré que, d'après les renseignements qu'il avait reçus de l'amirauté en octobre, le coût de ce navire serait de $11,750,000. En janvier, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nous dit que le coût du même vaisseau serait de $13,056,000. Ainsi, en une même année, le coût du même navire, conçu d'après le même devis, dans des conditions absolument similaires, au même pays et par les mêmes entrepreneurs, sera de $11,162,000 et en une autre année, de $13,056,000 C'est presque un surcroît de dépense de deux millions pour le même navire. Et cependant, en présence de pareils chiffres, on nous dit qu'il n'est pas nécessaire de demander de soumissions et que tout sera parfaitement légitime.

Pour en revenir aux chiffres comparatifs, voici le "Lion", le dernier navire construit pour la flotte britannique; le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que ce navire coûte $11,421,000. Le "Navy League Annual", ce document officiel qui signale le danger imminent où se trouve la Grande-Bretagne et que les ministres acceptent comme faisant autorité, dit que ce vaisseau ne coûte que $10,228,000, soit un écart de $1,200,000. En décembre, le premier ministre nous a dit que le coût de ces trois vaisseaux qu'on veut construire serait de $35,000,000; or, deux mois plus tard, le ministre de la Marine et des Pêcheries, en réponse au représentant de Welland (M. German), affirme que le coût pourrait s'élever à $39,000,000. Ainsi, en trois mois, le prix a augmenté de quatre millions de dollars. Qu'est-ce à dire? Le Gouvernement veut-il préparer le peuple canadien à signer pour la construction de ces navires un marché à un chiffre bien supérieur au coût ordinaire en Grande-Bretagne? S'il en est ainsi, qu'adviendra-t-il de l'écart? Voilà la question. S'il est possible de construire ces navires en Grande-Bretagne pour $11,000,000 et qu'il nous faille payer $13,000,000, que devient l'écart de $2,000,000? Naturellement, le ministre des Travaux publics (M. Rogers) n'étant pas le ministre du service naval, n'en sait rien; mais il était probablement dans le cabinet, lorsqu'on discuta la question.

Mais en voilà assez pour faire naître des soupçons dans l'esprit du contribuable ordinaire, alors que dans l'exécution de cette dépense le premier ministre refuse de s'inspirer des méthodes légitimes en

honneur chez les hommes d'affaires au Canada et qu'il est obligé de faire voter une loi spéciale, afin d'éluder les dispositions de la loi qui exige que tous les travaux publics se construisent après adjudication sur soumissions.

Je ne veux pas m'étendre davantage sur cette question. Je l'ai discutée, à l'étape de la délibération en comité et j'ai cru que j'avais le devoir d'adresser aujourd'hui ces quelques observations à la Chambre. Les textes que j'ai cités et les faits que j'ai signalés suffisent pour prouver que nos appréhensions sont bien fondées et qu'il y a lieu de s'alarmer, parce que l'écart entre les chiffres actuels cités par les ministres pour le coût de ces vaisseaux et ceux qu'ils ont donnés en décembre, lors de la présentation du bill, appelle enquête et suffit pour nous autoriser à demander qu'on entourre des sauvegardes voulues la dépense de ces derniers de l'Etat au Canada.

Mon très honorable ami ne peut donner aucune raison pour le justifier de ne pas demander de soumissions. Il y a sept, huit ou neuf grandes sociétés de construction en Angleterre et elles soumissionneront toutes; elles sont toutes désireuses d'entreprendre des travaux.

Qu'on leur permette de soumissionner, que mon très honorable ami reçoivent les prix, comme nous les avons eus quand nous avons essayé de construire une marine au Canada. Nous avons reçu des soumissions de toutes les principales sociétés de construction en Angleterre et nous étions capables de dire à un dollar près ce que coûteraient les navires. Nous pouvions comparer une soumission avec une autre et nous pouvions dire si la plus basse soumission était, oui ou non, une offre raisonnable. Nous n'étions pas forcés de dire si nous accepterions telle ou telle soumission parce qu'elle était la plus basse, mais nous avons eu la possibilité de comparer toutes les soumissions et de nous rendre compte d'un prix comparé avec un autre. C'est un avantage que mon très honorable ami aurait s'il voulait demander des soumissions. Il pourrait avoir sept ou huit soumissions de différentes sociétés anglaises, et alors s'il veut s'adresser aux arsenaux de l'Etat, il pourra connaître le prix et savoir s'il paye plus qu'il ne le devrait pour ces navires. Dans l'intérêt du Gouvernement et aussi pour la protection du public en général, il devrait adopter le système de faire appel à des soumissions pour la construction des navires qui ne devraient pas être construits sans être donnés à l'entreprise au plus bas soumissionnaire, à moins qu'il n'y ait quelque bonne raison pour agir autrement. Je propose donc, appuyé par M. Murphy:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général, pour y être modifié en ajoutant les mots suivants à l'article 6: "pourvu, toutefois, que tous les travaux exécutés en vertu de cette loi soient faits par adjudications sur soumissions publiques".

M. CARVELL.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Il est inutile que je répète ce que j'ai dit dans une occasion précédente, en réponse à quelques observations de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), qui avaient trait à cette même question sur laquelle il a attiré l'attention de la Chambre cet après-midi. Que l'article de la loi des travaux publics qu'il a cité se rapporte ou non à la construction de navires, j'ai déjà dit que le principe des travaux donnés à l'entreprise et par soumission, qui est un très bon principe, ne sera pas mis de côté dans la construction de ces navires. J'ai attiré l'attention du comité sur la possibilité de faire construire un ou plus de ces navires dans les arsenaux royaux. Pour ce motif, je n'ai pas pensé qu'il était convenable d'ajouter un article au bill dans ce sens. Il me semble qu'il n'y a aucun malentendu entre les deux partis de la Chambre sur le principe qui doit être suivi par le Gouvernement pour une question de ce genre.

L'honorable député a fait un tableau alarmant de l'augmentation des prix, comme l'avait signalé l'amirauté. Nous ne sommes pas responsables de ce qu'elle a dit à ce sujet. Nous avons communiqué à la Chambre exactement ce qui m'avait été envoyé. Il est indubitablement vrai que depuis deux ou trois mois le prix d'un cuirassé d'escadre ou d'un croiseur cuirassé, du type le plus moderne et le plus puissant, a augmenté conformément à ce qu'a dit l'amirauté. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur ce fait. Je n'ai aucune raison de croire que les évaluations qui nous ont été soumises dans toutes les occasions soient erronées. Mon honorable ami et tous les autres députés comprendront qu'un grand nombre de causes peuvent produire ces augmentations des prix dans un très court espace de temps. Il y a eu une certaine augmentation dans les salaires pendant cette période et je crois aussi que durant les derniers six mois ou pendant l'année dernière, le coût des matériaux a considérablement augmenté.

De plus, il y a d'autres considérations qui peuvent contribuer à augmenter le coût d'un navire, comme je l'ai exposé en m'adressant à la Chambre le 5 décembre dernier. Quiconque a la moindre idée de la construction moderne sait que les types de ces navires changent continuellement.

M. CARVELL: Mon très honorable ami m'a évidemment mal compris, car je parlais du même navire et du même type, dont le coût avait augmenté de $11,162,000 à $13,056,000.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas saisi ce que j'ai dit. On pourrait parfaitement dire que le cuirassé d'escadre ou le croiseur cuirassé, que l'on considérait, en septembre ou en octobre 1911, comme le type le plus moderne et le plus puissant, pourraient bien ne plus l'être quand des nouveaux modèles auraient été adoptés en décembre ou en janvier.

M. CARVELL: C'est le même navire, le même type.

M. BORDEN: Si, en parlant comme je l'ai fait, je n'ai pas pu me faire comprendire, je le regrette. Comme le type, la forme, la vitesse, la cuirasse d'un croiseur cuirassé du type le plus moderne et le plus puissant peuvent changer dans l'espace de trois ou quatre mois, il est parfaitement clair que le prix peut et doit changer en proportion.

M. CARVELL: Ce ne serait pas le même type de navire.

M. BORDEN: Mon honorable ami devra tirer parti le mieux qu'il pourra de mes paroles.

M. CARVELL: Très bien.

M. BORDEN: Je crains de ne pas pouvoir m'exprimer plus clairement. C'est clair pour moi; j'espère que c'est clair pour les honorables députés.

Si ce bill avait été adopté le 12 décembre dernier quand le très honorable chef de l'opposition a fait son discours, et s'il avait reçu immédiatement l'assentiment du Sénat, et si les plans avaient été préparés trois ou quatre semaines après, ces plans auraient pu, sur certains points, différer de ceux qui seraient préparés en juillet, août ou septembre prochains, pour un cuirassé d'escadre ou un croiseur cuirassé.

La cuirasse peut être d'une composition différence, l'armement peut être moins puissant et la vitesse moindre que dans les modèles précédents. Cette cause parmi tant d'autres pourrait amener une augmentation des dépenses.

Le Gouvernement n'a nullement l'intention de s'écarter des principes admis pour la construction de ces navires. Nous espérons pouvoir mettre à profit les connaissances de l'amirauté et nous ferons en sorte que ces navires soient construits avec toutes les précautions possibles pour protéger l'intérêt public, les mêmes qui sont prises pour la construction des navires de Sa Majesté dans le Royaume-Uni.

M. GERMAN: Le très honorable premier ministre dit que le Gouvernement n'a pas l'intention de s'écarter du principe bien connu de l'adjudication sur soumissions. Si c'est vrai, pourquoi ne pas accepter l'amendement de l'honorable député? Assurément, le Gouvernement ne peut avoir aucune objection à l'indiquer dans le bill et à établir par une déclaration positive ce que le très honorable premier ministre dit que le Gouvernement à l'intention de faire. Je ne peux pas du tout comprendre le raisonnement de mon très honorable ami quand il dit: Nous n'avons pas l'intention de nous écarter du principe bien admis de demander des soumissions publiques. Dans ce cas, tout ce que dit l'amendement de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), c'est qu'on insère dans le bill un article déclarant que le Gouvernement devra demander des soumissions.

M. BORDEN: J'ai expliqué à mon honorable ami qu'il est très possible qu'un ou plus de ces navires soit construit dans un arsenal de l'Etat. Dans ce cas, il serait construit avec toutes les précautions possibles pour protéger l'intérêt public comme cela se fait pour la construction des navires de Sa Majesté le roi, dans le Royaume-Uni. Dans ces circonstances et avec les explications que j'ai données à la Chambre, il me semble que les honorables députés de l'opposition ne devraient pas avoir l'impression ou l'idée que les principes reconnus seront mis de côté. Ils ne seront pas abandonnés.

M. GERMAN: Mon honorable ami peut ne pas être là. Ces navires exigeront un délai de trois ans pour être construits. Un autre roi peut régner en Israël.

M. CARVELL: Si mon honorable ami constate que nous pouvons faire construire un navire à meilleur marché dans un chantier particulier que dans un chantier royal, préférera-t-il le faire construire dans ce dernier?

M. BORDEN: Mon honorable ami comprendra que dans un cas de ce genre où de grands intérêts sont en jeu et où nous n'avons ni la connaissance ni l'expérience de la grande organisation qui existe dans le Royaume-Uni, nous ferions bien, il me semble, de nous laisser guider par ces conseils expérimentés qui ont pu contribuer à la construction de la plus grande marine du monde sans que l'ombre d'un soupçon ait effleuré la dépense des deniers publics pour cette œuvre gigantesque. Avec cette déclaration, il me semble que la Chambre devrait être rassurée. Je n'ai jamais entendu soulever aucune discussion au sujet de la régularité des dépenses pour la construction navale en Angleterre. Je ne suis pas très familier avec ces questions et je parle sans avoir de preuves absolues, mais autant que je puis le croire, il n'y a jamais eu de question soulevée à propos de la régularité des dépenses à ce sujet.

Comme nous n'avons pas les connaissances et l'expérience nécessaires, nous

nous proposons de nous laisser guider par l'expérience et les connaissances acquises au cours des siècles de constructions maritimes et de faire construire ces navires sous la direction et avec les conseils de l'amirauté, en cherchant à obtenir pour notre avantage les connaissances et l'expérience qu'elle possède sur ces matières. Il est absolument vrai, autant que mes connaissances—connaissances limitées, je l'admets—me permettent d'en juger que pour la construction navale, l'Angleterre est au premier rang dans le monde depuis beaucoup d'années. Il me semble qu'en nous confiant à l'amirauté et en adoptant les précautions qu'elle a prises et qu'elle observe, nous protégerons l'intérêt public du pays en ce qui touche aux constructions navales.

M. CARVELL: Le très honorable premier ministre n'a pas répondu à la question.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Macdonald,
Bureau,	MacNutt,
Cardin,	McCrea,
Carroll,	McKenzie,
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Charlton,	Marcile (Bagot),
Clark (Red-Deer),	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Delisle,	Michaud,
Demers,	Murphy,
Devlin,	Neely,
Douglas,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Pardee,
Graham,	Power,
Green,	Proulx,
Guthrie,	Pugsley,
Kay,	Reid (Ristigouche),
Knowles,	Richards,
Kyte,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lanctôt,	Turgeon,
Lapointe (Kamouraska),	Verville,
Lapointe (Montréal, (St-Jacques),	Warnock,
Laurier (sir Wilfrid)	White (Victoria) (Alb.),
Law,	Wilson (Laval)—54.
Lemieux,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Bennett (Simcoe),
Ames,	Best,
Armstrong (Lambton),	Blain,
Armstrong (York) (O.),	Blondin,
Arthurs,	Borden,
Baker,	Bowman,
Ball,	Boyce,
Beattie,	Boys,
Bellemare,	Brabazon,
Bennett (Calgary),	Bradbury,
Burnham,	Marshall,
Burrell,	Meighen,
Clare,	Merner,
Clark (Wellington),	Middlebro,
Cochrane,	Morrison,
Cockshutt,	Munson,
Coderre,	Nantel,
Crocket,	Osler (sir Edmund),
Cromwell,	Paquet,
Crothers,	Paul,
Currie,	Pelletier,
Doherty,	Perley,
Donnelly,	Porter,
Edwards,	Rainville,
Elliot,	Reid (Grenville),
Fisher,	Rhodes,
Forget (sir Rodolphe),	Robidoux,
Fowler,	Rogers,
Garland,	Schaffner,
Gauthier (Gaspé),	Sévigny,
Girard,	Sexsmith,
Green,	Sharpe (Lisgar),
Guilbault,	Sharpe (Ontario),
Hazen,	Shepherd,
Henderson,	Stanfield,
Hepburn,	Stevens,
Jameson,	Stewart (Hamilton),
Kemp,	Stewart (Lunenburg),
Lalor,	Sutherland,
Lancaster,	Taylor,
Lavallée,	Thompson (Yukon),
Lespérance,	Thornton,
Lewis,	Walker,
Macdonell,	Wallace,
Maclean (York) (O.),	Weichel,
McKay,	White (Renfrew),
McLean (Queeen) (I.P.-E.),	Wilson (Wentworth), Wright—95.

ONT PAIRE.

Ministériels. MM.	Oppositionnistes. MM.
Morphy,	Champagne,
Steele,	Nesbitt,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Bristol,	Bickerdike,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Clark (Bruce),	McCraney,
White,	Emmerson,
Wilcox,	Cruise,
Nickle,	Ross,
Thoburn,	Robb,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Clements,	McCoig,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Nicholson,	Hughes (King, I.P.-E.),
Hughes (Victoria),	Buchanan,
Webster,	Lovell,
Chabot,	Béland,
Broder,	Brouillard,
Smith,	Tobin,
Smyth,	Molloy,
Roche,	Cash,
Northrup,	McMillan,
Fripp,	Lafortune,
Foster (King),	Gauthier (St-Hyacinthe),
Foster (Toronto),	Gordon,

Barker,	Boyer,
Elson,	Ethier,
Carrick.	Brown.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Si les honorables députés de la droite ne sont pas disposés à accepter la motion que j'ai l'intention de proposer, il y a un point cependant au sujet duquel ils doivent partager ma manière de voir. Ils doivent admettre qu'à cette phase du débat, le règlement permet de proposer un amendement. Mes remarques seront nécessairement brèves, car lorsque le bill a été discuté en comité, j'ai donné toutes les raisons que j'avais pour proposer cet amendement. Je me bornerai en quelque sorte à résumer ce que j'ai dit dans une occasion précédente, mais je tiens à déclarer tout d'abord que je suis toujours aussi opposé que jamais à ce bill d'aide navale, dans son ensemble. J'ai toujours prétendu et je prétends encore que le devoir du Gouvernement était de procéder à l'organisation d'une marine canadienne dont les navires seraient construits dans le pays, avec des matériaux et par des ouvriers canadiens. Ma conviction sur ce point reste la même, bien que je propose cet amendement.

Le Gouvernement paraît décidé à ne pas retirer ce projet, pour en adopter un qui donnerait à nos industries et à nos ouvriers l'encouragement que ne manquerait pas de leur procurer cette dépense de $35,000,000. Le Gouvernement a donné les raisons qui l'ont déterminé à soumettre le projet actuel et les ministres nous ont dit pourquoi ils ne se sont pas prévalus des dispositions de la loi navale de 1910. A mon sens, les raisons données par le Gouvernement ne sont pas plausibles. On ne trouvera pas, au Canada ou en Angleterre, un homme au courant des questions internationales qui oserait déclarer qu'il existe actuellement un danger imminent. Le cas d'urgence qu'on a invoqué comme la principale raison, pour soumettre ce projet, a été complètement réfuté. Le peuple canadien est aujourd'hui convaincu que le danger pressant n'existe pas et qu'il est parfaitement inutile, à l'heure présente, d'envoyer cette somme de $35,000,000 à la mère patrie. Cet argent n'aura d'autre effet, en Angleterre, que d'encourager l'industrie des constructions navales dans le Royaume-Uni.

J'ai exposé, l'autre jour, les raisons sur lesquelles je m'appuie pour arriver à cette conclusion et ces raisons sont basées sur des renseignements fournis par le plus important des journaux anglais, le "Times" de Londres. Ce journal déclarait que le Canada était certainement en état d'entreprendre la construction des navires, mais il ajoutait que si nous entreprenions de construire nos navires nous-mêmes, cela nuirait à l'industrie de la construction maritime dans la mère patrie. Nous avons dans ce pays des journaux qui exercent une certaine influence sur l'opinion publique et quand un député ose exprimer ses sentiments et ses convictions devant la Chambre, ces journaux lui reprochent son égoïsme. J'ai toujours respecté les opinions des autres, mais quand des journaux dans le genre du "Star" de Montréal, par exemple, se permettent de faire la leçon aux représentants du peuple et les accusent d'égoïsme et d'ingratitude, parce qu'ils désirent encourager l'industrie de la construction maritime dans ce pays, je dis que ces journaux ne représentent pas le véritable sentiment populaire au Canada.

Nous avons droit à nos opinions et quand ceux qui ont été envoyés ici et qui ont reçu de leurs électeurs le mandat d'encourager la construction maritime au Canada, conformément aux dispositions de la loi du service naval, entreprennent de faire leur devoir, les journaux n'ont pas le droit de soupçonner leurs motifs. Quoi qu'en disent ces journaux, je maintiens que dans ma proposition, au moins, les contribuables sont d'avis qu'il est de l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse, comme du Canada et de tout l'empire, d'entreprendre la construction d'une marine canadienne, conformément aux dispositions de la loi du service naval de 1910.

On a prétendu que cette loi était une loi séparatiste, parce que le Parlement aurait la direction de la marine canadienne. Je ferai observer qu'en vertu du présent bill, le Gouverneur en conseil exercera les mêmes pouvoirs; le Gouverneur en conseil pourra reprendre ces trois navires, en aucun temps. Qu'arriverait-il si, au milieu d'un grand conflit dans une partie quelconque de l'empire, les nationalistes étaient en majorité dans le cabinet? La chose n'est pas impossible et pour cette seule raison, la loi navale de 1910 est préférable au projet actuel.

Depuis 1867, le parti conservateur s'est toujours donné comme le champion des industries canadiennes. Il y a un grand nombre d'années, le gouvernement conservateur a fait adopter un tarif pour deux objets bien définis. Le premier était d'introduire et de faire prospérer de grandes industries dans le pays. Le deuxième était de procurer un revenu suffisant pour l'administration des affaires publiques. Depuis l'adoption de ce qu'on a appelé la Politique nationale, le parti conservateur s'est toujours prétendu l'ami des industriels et a toujours maintenu que la Politique nationale avait donné un grand essor à nos industries.

Je n'engagerai pas de discussion sur cette question, mais si le parti conservateur désire réellement encourager les industries canadiennes, voici une belle occasion qui se présente pour lui. La construction d'une

marine canadienne favoriserait considérablement les industries métallurgiques, l'industrie du bois, l'exploitation de nos gîtes de nickel, etc. Si les honorables membres de la droite sont réellement les amis des industries canadiennes, ils adopteront l'amendement que j'ai l'intention de proposer. Quelles raisons le Gouvernement peut-il invoquer pour repousser cet amendement? En le repoussant, il se déclare hostile aux industries canadiennes et aux classes ouvrières qui gagnent leur vie dans l'exploitation de ces industries.

Leur attachement à la mère patrie est-il à ce point outré qu'il leur commande de décrier ces trois industries que j'ai mentionnées, dans le but, non pas de faire face à un cas d'urgence qui, s'il faut les en croire, existe dans l'empire britannique, mais de favoriser les grands constructeurs de navires que l'Angleterre compte? Le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer pourront tout aussi bien, lorsqu'ils auront besoin d'une locomotive, d'un fourgon ou de tout autre matériel pour l'Intercolonial, s'adresser aux entrepreneurs d'Angleterre et leur dire que, étant donné le fait que nous sommes loyaux à l'empire britannique que nous tenons à établir et à consolider, nous leur enverrons notre argent, permettant ainsi aux entrepreneurs de la Grande-Bretagne de construire tous les wagons dont peuvent avoir besoin les chemins de fer canadiens appartenant à l'Etat. Quel serait l'effet de cette politique, si on l'appliquait jusqu'à sa conclusion logique? Il pourrait être qu'il arriverait un jour où quelqu'un, en Angleterre, aurait le droit de se lever pour dire que les avantages offerts par les voies ferrées d'Angleterre ne suffisent plus au transport des soldats de la Grande-Bretagne, en temps de guerre, et qu'on doit demander à ce Gouvernement d'envoyer quelques millions de dollars, ce qui permettrait au gouvernement anglais de construire d'autres voies ferrées. Il peut arriver encore qu'on apprenne que, dans certaine autre partie de l'empire, quelqu'un, animé de motifs égoïstes ou même, si l'on veut, de motifs excellents, exige la dépense de cette somme considérable d'argent pour l'exécution de travaux publics ou pour toute autre grande entreprise. Je dis que la loi en discussion pourrait autoriser le Gouvernement à intervenir dans les divers cas que je viens d'énumérer. Il serait beau, vraiment, et cela, à mon sens, ne nuirait pas au projet de loi, tel qu'il nous est maintenant soumis, si l'on dépensait, au pays, au moins $10,000,000 ou $11,000,000 de ces $35,000,000. Si nous ne pouvons dépenser le crédit entier au Canada, appliquons, du moins une somme de $10,000,000 à $11,000,000. Ce qui entre dans la construction d'un cuirassé représente environ un tiers du coût total de ce vaisseau. Si le coût de ces navires de guerre s'élève à environ $33,000,000 ou $35,000,000, et si, au moins, la matière première se trouve en ce pays, on peut dire qu'il s'agit d'une dépense d'environ $11,000,000, intéressant les grandes industries que j'ai mentionnées. Cela ne doit-il pas s'imposer aux réflexions des ministres que nous avons aujourd'hui?

Nous avons été envoyés au Parlement pour défendre, avant tout, les intérêts du peuple canadien, et je demande au très honorable chef du Gouvernement et aux membres de la droite de me dire s'il est dans l'intérêt du peuple canadien, dans celui de l'industrie et de la main-d'œuvre canadiennes que ces $11,000,000 qu'on pourra dépenser, au Canada, d'après le statut relatif au service naval, soient envoyés au delà de l'Atlantique pour y être dépensés. Cette question n'a-t-elle pas assez d'importance pour mériter d'arrêter l'attention du Goupvernement. C'est un point qui a été exposé rapidement l'autre jour, et je ne m'y attarderai pas plus longtemps, mais, ayant en vue le progrès des industries canadiennes et le bien-être des ouvriers et des artisans canadiens, je demande à proposer ce qui suit:

Que le dit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin d'y ajouter ce qui suit, comme article 7:—

Chaque fois que, dans la construction des navires autorisée par la présente loi, la chose sera praticable, les entrepreneurs ou constructeurs seront tenus d'accepter l'acier et les autres matériaux produits en Canada.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Mon honorable ami de Cap-Breton-sud se trouve, aujourd'hui, dans une position singulièrement fortunée, puisqu'il peut soumettre, en même temps, et son amendement et ses griefs. Il y a quelques jours, il avait un grief à nous faire connaître, mais pas d'amendement à proposer; aujourd'hui, il a les deux choses à la fois; aussi, devrait-il s'estimer plus favorisé que la plupart des humains. Il a soumis un amendement dont on a eu vaguement connaissance, l'autre jour, lorsque la Chambre a siégé en comité. La teneur de cette amendement frappe assez l'esprit, mais si on l'examine, on constate, je crois, qu'il ne contient rien de bien solide. J'ignore qu'on fabrique, aujourd'hui, au Canada, des plaques de blindage ou les différents articles qui entrent dans la construction et dans la protection de la coque d'un navire de guerre. Le matériel qui entre dans la coque d'un navire de guerre se compose surtout de plaques de très grandes dimensions, d'angles en acier, tous articles qui ne sont pas laminés, aujourd'hui, au Canada. Donc, en tant qu'il s'agit de l'état de choses qui existe présentement, mon honorable ami présente, il me semble, une motion plutôt

vide de sens, je pourrais dire. Il peut rétorquer que si ces articles ne sont pas fabriqués, au Canada, aujourd'hui, certaines grandes aciéries, telles celles qui possèdent les immenses ateliers de Sydney, peuvent entreprendre la fabrication de ses plaques de blindage, des pièces de la membrure et du reste. J'ai fait certaines recherches quant au coût d'installation de l'outillage requis et du coût de ce dernier lui-même, et, d'après une autorité que je tiens pour indiscutable, je me permets de dire que l'installation et les machines requises à cette fin coûteraient, au moins, un million de livres.

Mon honorable ami est-il prêt à laisser entendre qu'il se trouve au Canada une compagnie quelconque qui consente à contracter cette dépense énorme, pour en arriver à remplir les commandes qu'elle pourra recevoir de la construction de ces navires? Les matériaux qu'on emploie dans la construction de la coque d'un de ces cuirassés et le coût de la main-d'œuvre qui s'y rattache représentent une dépense dont le montant varie de £675,000 à £750,000. Ceci comprend les plaques de blindage et la membrure dont j'ai parlé. Dans le cas de trois navires, le coût total variera de £675,000 à £750,000. Je me demande si mon honorable ami est sérieux, lorsqu'il donne à entendre que, sans aucune assurance d'autres commandes, une compagnie canadienne dépense £1,000,000 sterling à l'installation d'un chantier de construction de navires semblables, dans l'espoir d'obtenir des commandes dont le prix variera de £675,000 à £750,000. M'est avis qu'une proposition semblable n'est ni rationnelle, ni réalisable.

Il a aussi parlé du développement de l'industrie du nickel. Je suppose, bien qu'il n'en ait rien dit, que l'honorable député veut donner à entendre que le nickel est employé dans la fabrication des pièces de blindage et que si nous fabriquions ces plaques au Canada, nous développerions notre industrie du nickel. La même observation s'applique. La création au Canada d'une usine où l'on fabriquerait ces plaques de blindage entraînerait, à l'origine même, une dépense d'au moins £2,000,000 et, parlant, sans avoir eu le temps de me renseigner, j'ose dire que cette dépense dépasserait, au moins. du double le montant de la commande de ces trois cuirassés. En vérité, il est oiseux d'espérer qu'une compagnie quelconque ou qu'un groupe d'hommes d'affaires de notre pays entreprenne d'envisager sérieusement cette proposition, à moins qu'on ne donne aux intéressés l'assurance d'une série continue de commandes dont l'exécution se poursuive, au cours de plusieurs années, ou à moins que nous n'entreprenions la construction de dreadsnoughts sur une grande échelle. Je ne sache pas que les honorables membres de la gauche soient prêts à appuyer une politique semblable.

A propos de la construction des navires, mon honorable ami a répété ce qu'ont laissé entendre, à plusieurs reprises, certains honorables députés, c'est-à-dire que quelqu'un du côté de la droite, probablement moi-même, avait déclaré qu'on ne pouvait établir de chantiers de constructions navales, au Canada, d'ici à vingt-cinq ou à cinquante ans. Les honorables membres de la gauche ont répété cette allégation au point qu'ils en sont arrivés à y ajouter foi. Voici ce que j'ai dit à ce propos. Je fais observer, cependant, que lorsque j'ai employé l'expression "vingt-cinq ou cinquante ans", je parlais de la création d'une grande industrie de constructions navales, comparable, au point de vue du rendement, à celle que possède le Royaume-Uni. Voici ce que j'ai dit:

> Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande industrie navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle pour créer ici une industrie d'une réelle valeur.

Plus loin, j'ai dit:

> Personne n'est plus désireux que moi d'aider au développement des chantiers de constructions maritimes au Canada, mais nous ne pouvons pas, pour aucune considération économique ou commerciale, commencer par la construction des dreadnoughts; nous ne pouvions du reste pas le faire au moment où ces navires sont de construction urgente et doivent être lancés au plus tard dans deux ou trois ans pour donner à l'empire l'appui dont peut dépendre son existence future. D'après moi, le développement de l'industrie des constructions maritimes doit, pour réussir au Canada, commencer par des entreprises modestes et pratiques.
>
> J'ai discuté ce sujet avec l'amirauté, et elle comprend parfaitement qu'il n'est pas avantageux à l'empire de concentrer dans le Royaume-Uni l'industrie des constructions navales.

Je n'ai pas besoin de prolonger cette citation, mais j'ai parlé ensuite de l'encouragement qu'il fallait donner à l'industrie de la construction des navires, au Canada, au moyen de commandes de construction des navires de type plus petit que l'on pouvait bâtir sur des chantiers dont l'installation n'occasionnerait pas de dépenses considérables et qui seraient le noyau de l'industrie de la construction des navires marchands ordinaires. J'ai ajouté que, à mon avis, il était très raisonnable que les navires dont la construction est commandée, de temps à autre, par l'Etat, pour des fins du service public, fussent construits au Canada, avec concurrence et publicité dans tout le Canada. Nous favorisons autant que peuvent le faire les hono-

rables membres de la gauche, la création de l'industrie de la construction des navires, au Canada, mais, lorsqu'on laisse entendre que nous devrions commencer les travaux en construisant ces trois dreadnoughts, je suis en droit de demander: Où nous arrêterons-nous dans cette voie? Allons-nous commencer par construire ces trois dreadnoughts et nous arrêter là, ou allons-nous continuer à construire ces immenses navires et cela, durant une période indéfinie? Si j'en juge d'après ce que j'ai entendu, personne, en cette Chambre, n'a présenté de proposition dans le sens que je viens de mentionner.

Dans ce cas, comment nous serait-il possible de convaincre notre population de la nécessité qu'il y a pour elle de faire les frais énormes de l'installation dont on parle et qui ne servira qu'à la construction de trois navires de guerre? Ce projet me semble déraisonnable et contraire aux principes suivis par les hommes d'affaires. En outre, mon honorable ami de Queen-Sunbury (M. McLean), en faisant ce qui me semble une estimation très modérée, qu'à moins que nous ne nous mettions en état de fabriquer ces plaques de blindage, les canons et les centaines d'autres variétés d'engins de guerre dont il faudrait munir ces navires, nous dépenserions, au Canada, et inutilement, environ 20 p. 100 du coût total d'un de ces dreadnoughts. Ce qui revient à dire que d'une dépense estimative de $35,000,000, nous pourrions dépenser $7,000,000 ou $8,000,000 au Canada et que, pour atteindre ce but il nous faudrait payer avec les fonds du Trésor public un montant variant de $10,000,000 à $15,000,000 pour le coût augmenté de ces navires. Autrement dit, à seule fin de dépenser, au Canada, $7,000,000 ou $8,000,000, il nous faudrait, en fin de compte, prendre dans le trésor une somme d'au moins $10,000,000 ou $14,000,000. Je ne crois pas que l'argument invoqué, à ce propos, par l'honorable député de Queen-Sunbury ait jamais été réfuté victorieusement par les honorables membres de la gauche.

Tout ce qu'il me reste à dire, c'est que personne n'est plus désireux que moi de supporter, maintenir et développer les grandes industries du fer et de l'acier dans ce pays, et surtout dans ma province; mais il me semble qu'une disposition comme celle que mon honorable ami veut faire ajouter au bill n'est pas un bon moyen de les favoriser. Par conséquent, je trouve que nous n'agirions pas conformément à l'intérêt public en acceptant ce projet de résolution.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville): Monsieur l'Orateur, ce n'était pas mon intention de prendre part à la discussion sur la troisième lecture de ce bill, mais une remarque faite ce matin par l'honorable député de Welland (M. German), m'engage à dire quelques mots. Dans son discours, avant de proposer son amendement, l'honorable député de Welland a déclaré qu'il croyait exprimer l'opinion de tous les députés de l'opposition en demandant que le Gouvernement vote chaque année une somme d'argent pour construire des dreadnoughts en Angleterre sous le contrôle du Gouvernement du Canada.

Pour ma part, je suis opposé à ce que l'on fasse construire des dreadnoughts en Angleterre, quel que soit le mode que l'on adopte, soit que l'argent soit voté en bloc ou qu'on le divise en trois parties pour former les trente-cinq millions nécessaires.

Je suis opposé à une pareille politique pour deux raisons: la première, c'est que l'Angleterre n'a nullement besoin de ces trois dreadnoughts; la deuxième, c'est que le Canada en a encore moins besoin.

Le premier ministre nous a dit en plusieurs circonstances que cette politique de contribution ne serait pas une politique permanente. Il nous a dit également dans plusieurs discours que cela prendrait de vingt-cinq à cinquante ans pour construire une marine canadienne. Aujourd'hui il qualifie sa déclaration en disant: une marine égale à celle de l'Angleterre.

Je ne crois pas que personne puisse venir soutenir dans cette Chambre que le Canada doit construire une marine égale à celle de l'Angleterre. Il faudrait prendre tout le monde au Canada pour monter une pareille marine et encore faudrait-il en faire venir d'ailleurs.

Je suis un cultivateur et un commerçant depuis vingt ans, et je suis toujours à me demander comment il se fait que l'on prend tant de temps pour discuter une question d'affaire.

Quant à la politique navale, adoptée en 1909 par le parti libéral, avec le concours de l'opposition d'alors, je n'ai pas dévié sur ce point, et, selon moi, on ne doit pas sortir de là.

Des dreadnoughts seront peut-être nécessaires dans vingt-cinq ou cinquante ans, mais avant il faut d'abord commencer à construire des navires de moindre dimension, des navires pour former une flotte, et lorsque cette flotte aura été construite, formant deux unités, dont une stationnée dans l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, le temps sera venu peut-être d'ajouter un dreadnought à chacune de ces unités.

M. Churchill, dont on a tant parlé dans cette Chambre,—et l'on sait combien il a été difficile pour l'opposition de faire mettre au jour sa fameuse lettre,—a déclaré que nous, Canadiens, nous sommes des incapables, que nous ne pouvons rien faire, que, enfin, nous sommes une quantité négligeable. A cela, je dois dire que cette prétention ne m'a pas trop ému. Lorsque j'en ai parlé à mes électeurs, ils n'ont pas été plus

remués que moi-même. Le fait est qu'ils aiment mieux passer pour des incapables et garder leur argent. Quand on garde son argent, on peut toujours l'employer à son gré. C'est ce que les Japonais et les Australiens ont fait. Les Japonais ne se sont-ils pas montrés assez habiles pour construire leur propre marine dont la puissance est reconnue partout aujourd'hui? Et les Australiens, avec une population beaucoup moindre que la nôtre, se sentent capables de construire une marine.

Je dis alors, à ces messieurs de la droite: Ne vous pressez pas, atendez que nous soyons capables de faire quelque chose.

Je trouve étrange que ces messieurs, qui étaient tous en faveur du plébiscite en 1910, et dont quelques-uns d'entre eux ont encore voté cette année pour le plébiscite, appuient la politique du Gouvernement. Tous ces messieurs de la province de Québec déclaraient être contre toute marine et contre toute contribution, sans la consultation populaire. Je trouve étrange que ces messieurs-là ne forcent pas le Gouvernement d'aller devant le peuple. Les trois ministres canadiens français se sont prononcés en faveur du plébiscite; il ont déclaré que rien ne serait fait sans une consultation populaire. Où sont-ils donc aujourd'hui? J'en vois un dans la salle en ce moment. Assurément, il ne doit pas être contre un plébiscite; il ne doit pas avoir répudié ce qu'il a prêché aux électeurs dans la province de Québec. Comment se fait-il qu'il reste silencieux sur ce point? Tout cela me porte à croire que cette politique de contribution inaugurée cette année se continuera à l'avenir. Cette politique-là, je l'ai combattue dans mon comté et je ne puis pas l'approuver aujourd'hui: c'est la politique des "tory-jingoes": un seul roi, un seul empire, une seule flotte. C'est ce que l'honorable premier ministre a prêché à son retour d'Angleterre l'été dernier.

J'ai bien peur que nous n'ayons jamais une marine canadienne, et que nous ayons plutôt une politique de contribution permanente, au prorata de la population pour aider à la flotte impériale. Comment se fait-il que vous, qui étiez si opposés à toute dépense pour des fins militaires, vous ne vous opposiez pas à cela?

On parle vaguement d'élections. Il n'y aura pas d'élections. Ces mêmes ministres qui n'ont pas respecté leur parole donnée à leurs électeurs ne veulent pas aller devant le peuple. On attendra deux ou trois ans et la plupart de ces messieurs disparaîtront; quelques-uns monteront sur le banc et les autres prendront ce qu'ils pourront avoir. Ils ne seront pas difficiles sur le choix, pourvu qu'ils ne retournent pas devant les électeurs. On tâchera, de cette façon, d'en faire déménager autant que possible de la province de Québec pour en prendre de nouveaux qui ne seront pas compromis. C'est l'entente entre le premier ministre et ces messieurs.

Je plains ceux qui resteront, car s'ils se représentant devant les électeurs, ils seront cruellement punis et ils ne l'auront pas volé.

Je n'occuperai pas davantage le temps de la Chambre. Je tenais comme cultivateur et comme député d'un comté exclusivement agricole, où il y a cependant quelques ouvriers, de protester encore une fois, contre ce projet de loi qui nous reporte à soixante et dix ans en arrière, en nous demandant de payer le tribut à l'Angleterre. Je tenais à faire consigner ma protestation et à dire que si nous devons faire quelque chose, que ce soit pour la protection de nos côtes et de notre commerce, et que tout soit pour le Canada et rien autre chose que le Canada.

Je suis d'accord avec le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll), qui vient, par son amendement, demander au Gouvernement que les matériaux canadiens soient autant que possible utilisés dans la construction de ces trois dreadnoughts.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, il y a cinq mois, après avoir étudié la situation de l'empire, en elle-même et par rapport au Canada, le Gouvernement soumettait et demandait au Parlement d'approuver une certaine proposition. Nous avons consacré beaucoup de temps à la discuter et nous voici enfin arrivés au moment de déclarer par notre vote si nous l'approuvons ou la rejetons. Ce moment est solennel, les milliers de citoyens que chaque député représente ont les yeux fixés sur leur mandataire et chacun de nous comprend la grande responsabilité qui lui incombe.

Je serai très bref. J'ai prêté une oreille attentive à tout ce qui s'est déjà dit sur cette question; mais je n'ai pas encore pris part au débat. On voudra bien me pardonner si je ne me borne pas à répondre à la proposition d'amendement de mon honorable ami.

De l'aveu de tous, il est profondément regrettable qu'une question si importante au point de vue de notre situation, de nos relations internationales et de notre avenir ait été traînée dans l'arène politique. A qui en incombe la responsabilité? Nous n'aurons pas tous la même réponse à donner à cette question, je le sais. D'ailleurs, nous sommes peut-être trop prêt du théâtre de la lutte pour être de très bons juges sur ce point.

Mais nos juges à nous, ce seront les milliers de nos concitoyens qui nous ont envoyés ici comme leurs mandataires. J'ajouterai, sans crainte d'être contredit, que jamais une question d'une telle importance ne fut soumise au Parlement avec plus

de patriotisme, plus d'indépendance et plus de sincérité qui n'en a montré le premier ministre, le 5 décembre dernier. De notre côté, nous, les membres de la droite, comprenons le devoir que cette question comporte pour le pays. Il y a six ans, le premier ministre d'Angleterre, parlant des questions impériales à la conférence impériale, disait:

Je vous demanderai de vous rendre compte de votre situation. La population de ces deux petites îles, qui est de quarante-trois millions, porte sur ses épaules—elle le veut bien et je ne m'en plains pas—tout le poids de la dette qui a été contractée pour la formation et le développement de cet empire, et paie aussi tous les frais ou du moins la plus grande partie des frais de la défense non seulement de ces îles, mais de toutes les parties de l'empire.

Pas un député ne doute que cela soit vrai. Le Canada a offert, dans le passé, un spectacle dont l'histoire universelle n'offre aucun exemple: celui d'un pays jeune, fort, travaillant à développer ses ressources, à se créer des industries et à former une société prospère, sans être du tout obligé de songer à la possibilité d'une intervention de la part de l'étranger, tout simplement parce que, entre nous et l'étranger se dressait la puissance de la marine britannique. Il serait fatigant, et d'ailleurs inutile de revenir sur la question, déjà tant débattue, de savoir si la suprématie absolue de cette marine est menacée ou mise en péril par l'augmentation et l'amélioration des armements des autres pays? Le chef de l'opposition et le parti qu'il dirige ont soutenu qu'il n'y a pas de danger de ce côté.

Quelques honorables députés sont réellement allés très loin, comme l'honorable député de Renfrew-sud, par exemple (M. Graham), qui a affirmé que non seulement la Grande-Bretagne n'est pas en danger, mais qu'elle ne le sera jamais. Il est vrai, et il y a peut-être un peu de consolation en cela, que mon très honorable ami le chef de l'opposition a dit très formellement que si jamais l'Angleterre est mise en danger, ou même mise à l'épreuve, il serait le premier à s'adresser au peuple et à lui demander de l'aider de toutes ses forces. Cependant, quand l'heure aura sonné et quand le jour de l'épreuve sera arrivé, mon très honorable ami sera en retard dans ses préparatifs et ses appels.

Nous croyons, nous, de la droite en cette Chambre, que des preuves suffisantes ont été fournies par ceux qui étaient le plus en mesure de les fournir, à l'effet que la paix et la sécurité de l'empire seront mieux assurées par le renforcement immédiat de ses forces navales. Nul n'a rien dit de plus vrai que ce qui a été dit par ce grand soldat impérial, lord Roberts, lorsqu'il a affirmé que cet empire est virtuellement sans défense au delà de sa ligne de front. Le bill en discussion devant la Chambre a pour but de renforcer la première ligne de défense, et quelles que puissent être les vues des honorables députés quant à la construction graduelle des forces navales en ce pays, nous, de la droite, nous prétendons que notre premier devoir est de fournir une aide immédiate et efficace de la manière proposée par le premier ministre. Mon très honorable ami le chef de l'opposition et ceux qui l'appuient ont prodigué beaucoup de paroles pour dénoncer comme antipatriotique et anticanadien la dépense d'argent pour la construction de trois grands cuirassés pour maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne.

Je n'entreprendrai pas de discuter, mais je lui ferai remarquer que le 3 février 1910, lorsqu'il parlait de l'aide financière offerte par l'Angleterre aux autres nations pour les renforcer durant les guerres napoléoniennes, il a mentionné la description de l'Angleterre par Napoléon, qui la qualifiait de "nation de boutiquiers" et il a dit:

Pour le Canada, pour ma propre patrie, je ne souhaiterais pas de meilleur titre que celui de "nation de boutiquiers", capable de fournir le nerf de la guerre.

Monsieur l'Orateur, nous proposons de faire cela, et de le faire immédiatement. Nul ne sait mieux que mon très honorable ami que c'est de cela qu'il s'agit—de l'aide immédiate et efficace—l'aide libre et spontanée d'un peuple libre, sans danger pour l'autonomie canadienne, sans naufrage pour le gouvernement constitutionnel, et ne nous engageant en aucune manière à des contributions permanentes, mais laissant notre Gouvernement, notre Parlement et notre pays libres de mettre à exécution tout programme permanent de défense qui conviendra le mieux aux besoins du Canada.

Dans le brouhaha de cette discussion, il s'est dit bien des choses désagréables et inutiles. On nous a dit que ceci était un don misérable, grotesque, que c'était une indignité morale, une insulte au Canada, et beaucoup d'autres choses hors de propos. On a beaucoup parlé de gouvernement inspiré par Downing-Street, des excursions inutiles du premier ministre et de ses collègues dans la Grande-Bretagne, et autres propos qui n'auraient certainement jamais été tenus en dehors d'une controverse engendrée par une discussion de parti en cette Chambre. Je repousse, comme chacun de nous doit repousser, l'insinuation que les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne sont animés d'un désir autre que celui de nous laisser libre d'assurer nos propres destinées, de coopérer avec tout gouvernement canadien, de la manière la plus cordiale et la plus sincère et d'assurer pour le plus grand bien de tous et de chacun les destinées de l'empire dont nous faisons tous partie. Je

préfère oublier beaucoup de ce qui a été dit, et insister plutôt sur les opinions que les hommes marquants de la Grande-Bretagne ont exprimées au sujet de cette question. Le 7 décembre, deux jours après que le premier ministre eût prononcé son discours, il y avait dans l'un des principaux journaux de Londres un paragraphe citant les paroles de l'honorable docteur McNamara, le seul ministre natif du Canada dans le cabinet libéral de la Grande-Bretagne. Voici les nobles paroles dont il s'est servi:

Tous, nous avons dû être émus en lisant le récit de la façon splendide dont l'aînée des possessions a reconnu jusqu'à quel point elle est vitalement intéressée à l'intégrité de l'empire. L'esprit qui a présidé aux délibérations d'hier à Ottawa fait le plus grand honneur possible aux hommes d'Etat qui naguère ont jeté les bases de l'empire britannique. Il y a cinq ans que je suis à l'amirauté et j'y ai été témoin de preuves inouies du fait que nos frères d'outre-mer sont résolus à maintenir l'intégrité de l'empire, mais je me réjouis beaucoup, en ma qualité de ministre de la couronne natif du Canada, de pouvoir rendre hommage à l'esprit qui inspire mes compatriotes de mon pays natal.

Le pays reconnaît que le premier ministre, dans toute cette question, est aujourd'hui, comme il l'était il y a cinq mois, l'interprète sincère et logique, non seulement de ses propres vues, mais des désirs du peuple canadien, et qu'il a tenu sa promesse d'aller en Angleterre et de consulter ceux qui sont chargés des formidables responsabilités de l'empire.

On ne saurait douter que sa visite n'ait contribué pour beaucoup à raffermir nos relations impériales. L'honorable Winston Chuchill a été l'objet de tant d'accusations en cette Chambre de la part des honorables membres de la gauche que l'on n'aime guère à le citer; mais il y a nombre de gens, qui, sans être toujours d'accord avec ce jeune et brilliant homme d'Etat, seront disposés à reconnaître sa sincérité dans les questions affectant l'intégrité et le bien-être de notre empire. Relativement à la visite de notre très honorable premier ministre, il dit:

Depuis quelques semaines nous avons éprouvé beaucoup de satisfaction et nous avons été très encouragés par la présence à nos côtés du premier ministre et des autres ministres du Canada. Cela a été comme la poignée de main d'un ami dévoué lorsqu'il s'agit de faire des affaires sérieuses.

Permettez-moi de vous citer les paroles du premier ministre, M. Asquith, en cette occasion. Je fais ces citations tout simplement parce que je crois que nous devrions tenir compte de l'opinion sincère de ces hommes d'Etat. Voici ce qu'a dit M. Asquith:

Quelle que soit cette déclaration, je suis parfaitement assuré qu'elle sera à la hauteur de la dignité et de l'esprit de patriotisme du peuple canadien, et nous les recevrons ici avec toute la gratitude possible, comme une reconnaissance du fait que nous sommes de véritables associés dans ce grand empire; que ses fardeaux et ses responsabilités sont partagés entre la mère patrie et ses possessions et qui, soit en paix, soit en guerre, nous ne pouvons nous isoler les uns des autres.

On a démontré à maintes reprises, au cours du présent débat, que l'adoption de ses propositions ne peut nuire et ne nuit pas au développement d'un programme de défense navale canadienne par le Gouvernement actuel ou tout gouvernement que le peuple canadien pourrait mettre au pouvoir, soit la protection ou le renforcement de nos fortifications et de la défense de nos ports, soit de toute autre manière.

Mon très honorable ami le chef de l'opposition a eu le 5 décembre une occasion qui n'est offerte qu'à bien peu d'hommes au cours de la vie. Pendant des années il a été le chef du Gouvernement en ce pays. Il a un grand nombre de qualités que le peuple canadien admire. Durant quinze ans, sa voix a été la voix officielle du Canada, et elle était ainsi considérée dans la Grande-Bretagne.

Le peuple du Canada a jugé à propos de conférer au très honorable premier ministre l'autorité et le pouvoir qui appartenaient naguère au très honorable chef de l'opposition. Jamais mandat plus complet n'a été confié au chef d'un pays, et je dis avec la plus profonde conviction que si mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), le 5 décembre, eût choisi un rôle meilleur, il eût acquiescé aux propositions faites en cette Chambre par le premier ministre. Il aurait par là donné au monde l'exemple le plus frappant qui puisse être donné du désir de ce pays de faire taire toutes différences secondaires ou provisoires, et de démontrer, au delà de tout doute, l'unité de ce grand empire. Plusieurs de ses propres amis lui ont conseillé de le faire. Je n'ai pas besoin de citer, comme je pourrais le faire, la lettre ouverte du rédacteur de l'un de ses propres journaux à Montréal, lettre dans laquelle on l'avertissait que c'était là la ligne de conduite à suivre.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que si l'aide que l'on propose d'accorder à l'empire en vertu de ce bill n'est pas accordée avec cet enthousiasme et cette unanimité que nous souhaiterions tous voir régner, la responsabilité doit en retomber sur mon très honorable ami le chef de l'opposition.

Dans son propre programme qui, de son propre aveu, n'accorde aucune aide immédiate, il n'y a pas unanimité d'opinion de son côté. Souvent, des honorables membres de l'opposition ont plaidé en faveur de la construction immédiate de navires, à un coût énorme, en ce pays. Je remarque cependant que mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) a admis que nous ne pouvions pas, au moment actuel, cons-

truire des vaisseaux de ligne et des croiseurs en Canada. Il y a quelque temps le député deuxième d'Halifax (M. Maclean) a déclaré que, même s'ils revenaient au pouvoir, ils ne mettraient pas nécessairement à exécution le programme consistant en la construction immédiate de deux escadres, mais que cela dépendrait quelque peu de ce qu'en dirait l'amirauté.

On a parlé très souvent en cette Chambre de la nécessité de la défense sur les côtes du Pacifique. En ma qualité de représentant de la province de la Colombie-Anglaise, je n'ai nul désir de déprécier l'importance de cette question.

En tant qu'il s'agit du fait qu'on n'a pas mis à exécution l'entente conclue entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et ce pays touchant la protection et la surveillance de la côte du Pacifique, je veux démontrer que la responsabilité de la rupture de cette convention ne retombe pas sur nous, mais sur mes honorables amis de l'opposition. Je veux citer ce que M. Winston Churchill disait dans sa lettre du 24 janvier. Voici ses paroles:

> En 1909, il était question pour le Canada de fournir sur le Pacifique une flotte correspondant à l'unité navale australienne, entraînant une dépense d'établissement de £3,700,000 et de la maintenir au coût estimatif de £600,000 par année. Le gouvernement canadien n'a pas cru que cela était compatible avec ses arrangements et il a suggéré de fournir un nombre limité de croiseurs et de contre-torpilleurs qui devaient être stationnés sur le Pacifique et l'Atlantique.

Les gens de la Colombie-Anglaise sont naturellement ceux qui sont le plus intéressés à cette phase de la question, et je veux déclarer de la façon la plus formelle, que d'un bout à l'autre de la province, de la part du Gouvernement qui a tenu pendant longtemps les rênes du pouvoir en cette province, de la part de corps publics et des libéraux influents, sont venus à maintes reprises des approbations absolues en faveur du bill maintenant soumis à la Chambre. Comme représentant de la Colombie-Anglaise en cette Chambre et dans le cabinet, je crois pouvoir parler au nom du peuple de cette province lorsque je dis que le peuple de cette province acclamera l'idée de placer ces trois navires de guerre canadiens dans la première ligne de défense de l'Angleterre, non seulement comme étant un devoir de la part du Canada, mais encore comme le moyen le plus puissant que le Canada peut adopter au moment actuel pour garantir la sécurité, non seulement du Pacifique, mais de toutes les mers, et pour assurer la paix universelle.

Le chef de l'opposition et les amis qui l'entourent ont à maintes reprises demandé avec insistance que ce bill fût soumis à l'approbation du peuple—qu'il y eût une élection générale. Et ils ont déclaré que le peuple n'approuve pas le bill. Où est la preuve de la vérité de cette assertion? Rien n'indique que le public s'oppose à ce projet de loi. Lorsque le Gouvernement de mon très honorable ami a demandé à la population canadienne d'approuver la réciprocité, il y avait de nombreux indices que le peuple ne voulait pas de son projet. Je n'ai pas besoin de rappeler que plusieurs de ses partisans les plus marquants se sont séparés de lui sur cette question. et je n'ai pas besoin non plus de faire observer au représentant de Welland (M. German) que quelques-uns des hommes les plus distingués et les plus puissants que son parti comptait dans cette Chambre ont aussi jugé à propos de rompre avec lui sur cette question. Mais rien dans le pays, ni dans cette enceinte, ne témoigne d'une telle divergence d'opinions dans les rangs du parti ministériel. Bien plus. les faits prouvent le contraire, car le seul changement d'opinion a été exprimé par l'un des députés les plus réfléchis et les plus marquants, par un membre du parti du chef de l'opposition, le représentant de Sunbury-et-Queen (M. McLean). Personne ne dira que celui-ci aurait suivi cette ligne de conduite s'il n'avait pas obéi à des convictions enracinées. On avouera, je crois, que le représentant de Sunbury-et-Queen est mieux renseigné que la grande majorité de la députation sur les questions auxquelles le bill se rapporte. Je sais que nous avons eu nombre d'opinions de spécialistes, dont plusieurs ont été citées par le député de Carleton et par d'autres, mais j'appellerai l'attention sur un court passage du discours que le député de Sunbury-et-Queen a prononcé en cette enceinte le 7 février dernier, passage qui est extrêmement remarquable:

> Nous devrions étudier dans tous ses détails la question des différents services; nous pourrions demander avec avantage l'avis et le concours des meilleurs experts en la matière. Il m'arrive quelquefois de croire que moins on connaît une question de cettee nature plus on est porté à exprimer des opinions arrêtées.

Et j'appelle l'attention sur cet autre passage du discours de l'honorable député:

> La question que le Canada a à décider n'est pas de savoir quel est le sens du mot "urgence", mais de savoir quel est notre devoir. N'est-il pas évident que notre devoir est de donner à la Grande-Bretagne toute l'aide que nous pouvons dans le moment.

Je ne veux pas retenir la Chambre davantage en prolongeant mon discours. La droite est d'avis, et je suis persuadé que je suis l'interprète de la population de cette province éloigné que je représente, que ce projet de loi devrait recevoir l'appui cordial de la Chambre et qu'il sera fortement approuvé par la population canadienne. Au cours du débat, un député de la gauche a cité des paroles de Joseph Howe. Mal-

gré nos divergences d'opinions au sujet de la carrière politique de M. Howe, nous nous souvenons de lui comme d'un Canadien au grand cœur, aux idées larges et au patriotisme élevé. En terminant, la Chambre me permettra peut-être de citer un extrait mémorable d'un discours prononcé par Joseph Howe, le 11 de mars 1854, sur l'organisation de l'empire:

Ce n'est pas par vanité que je désire aussi que les sentiments que je suis sur le point d'exprimer soient reçus et pesés non seulement par ceux qui habitent la moitié de ce continent, mais par les membres du parlement anglais, par les diplomates impériaux, par la gracieuse souveraine qui occupe le trône et par les conseillers qui l'entourent. Il n'en sera peut-être pas ainsi. Pourtant, je crois que le jour n'est pas éloigné où nos fils, qui nous auront remplacés sur ces bancs, habitués par leurs devanciers à jouir de la liberté publique et forcés d'être des hommes d'Etat par les battements de leurs cœurs anglais et par les exigences de leur situation, feront entendre leur voix au delà de l'Atlantique et exprimeront entre eux et devant l'univers des sentiments qui aujourd'hui peuvent vous paraître nouveaux, monsieur le président. Je me demande même s'il ne sortira pas de la présente discussion un esprit d'union et une élévation de pensée qui portera l'Amérique du Nord à dépouiller sa défroque coloniale pour prendre l'aspect d'une nation, affirmer ses revendications nationales et se préparer à assumer les obligations d'une nation.

Et il terminait par cette belle pensée:

Quoi qu'il arrive, je n'hésite pas à exprimer l'espoir que, de ce jour, elle aspirera à devenir une partie intégrante du royaume d'Angleterre ou à affirmer ses titres à une existence nationale.

C'est parce que je crois que le bill soumis à la Chambre tend à ce résultat que je l'appuierai, avec la ferme conviction qu'en agissant ainsi j'exprime l'opinion bien arrêtée de ceux que je représente et que je m'acquitte de mon devoir et du leur.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Lorsque le représentant de Cap-Breton-sud a proposé son amendement, je n'avais pas l'intention de le discuter. Mais le discours du premier ministre et les observations qu'il a provoquées chez d'autres m'ont fait comprendre la nécessité d'une réponse.

Je ne savais pas à ce moment-là que le ministre de l'Agriculture prononcerait un discours. Je dois dire qu'à mon avis le discours de celui-ci ne concernait en rien l'amendement que nous discutons et je prétends que, d'après les décisions—décisions sages, j'imagine—qu'a souvent rendues M. l'Orateur lorsqu'il a dit que la dernière motion est celle que nous devions discuter, le ministre ne s'est pas conformé au règlement. Mais vu qu'il a préparé son petit discours, d'un jour à l'autre depuis le dépôt du bill, et qu'il est évident que ce discours n'a pas été prêt plus tôt, loin de moi l'idée de lui susciter des obstacles et d'empêcher le ministre de débiter ses observations devant la Chambre. S'il fallait quelque chose pour prouver qu'il n'y a pas eu de perte de temps pendant la discussion du présent bill, pour réfuter définitivement la prétention de la droite que nous avons consacré trop de temps à cette question et que l'adoption du bill a été entravée, cette preuve nous serait fournie par le discours du ministre de l'Agriculture. Celui-ci, qui, bien qu'il fasse partie du ministère, a cru avoir d'importants renseignements à fournir, de grands principes à faire ressortir, a cru avoir dans son cœur et son cerveau un noble idéal impérial qu'il devait porter à la connaissance de la population canadienne avant qu'elle fût appelée à se prononcer sur le bill, n'a été prêt qu'en ce moment à clore la discussion du côté ministériel et à débiter son discours. Où se trouve l'obstruction; où se trouve la perte de temps par la gauche, puisque le Gouvernement n'a pas été prêt avant ce moment à obtenir le verdict du pays. Je suis certain qu'aucun ministre, aucun député qui appuie le Gouvernement, n'osera dire que le temps était venu de se prononcer sur ce projet de loi avant de connaître l'opinion de celui qui vient d'adresser la parole à la Chambre. Nous ne savons même pas si d'autres membres brillants du ministère ne sont pas à mettre la dernière main à des discours que nous devrons écouter avant que le débat prenne fin. On m'a dit que le ministre du Revenu de l'intérieur exprimerait peut-être son opinion sur la question navale. J'ai le plus grand respect pour lui. Il y a quelques années, lorsque les partisans du ministère étaient dans l'opposition, nos sièges étaient voisins et j'ai appris à avoir un grand respect pour lui. Je me rappelle parfaitement qu'il a prononcé un discours très accentué sur la question navale lorsqu'il était dans l'opposition. S'il voulait répéter ce discours, je suis d'avis qu'il mettrait sur les charbons le premier ministre et son entourage. Mais je prends pour acquis que le ministre du Revenu de l'intérieur a mis de l'eau dans son vin et qu'il a employé son cadenas politique pour renfermer les renseignements qui pourraient embarrasser le premier ministre.

S'il est une chose plus digne de mention qu'une autre dans le discours du ministre de l'Agriculture, c'est l'insistance avec laquelle il fait ressortir que le premier ministre est appuyé par une majorité écrasante de la population canadienne. Je soumets que, si nous comprenons bien ce que veut dire le mandat du peuple sur une question, ce mandat n'est donné qu'après que la question a été convenablement discutée. Dans ce cas, lorsque le peuple rend son verdict, ce verdict doit être considéré comme un mandat. La Nouvelle-Ecosse a

donné le jour au premier ministre et je soutiens que, en ce qui concerne cette province, la droite n'a pas reçu de mandat au sujet des constructions navales, parce que cette question n'a pas été discutée à la dernière élection. Le ministre de l'Agriculture s'écarte donc entièrement du sujet et ne tient pas assez compte des faits lorsqu'il dit que le Gouvernement peut exécuter son projet parce qu'il a l'approbation de la population. Il n'en est rien. Quant au mandat que le Gouvernement a reçu de la province de Québec, il est diamétralement opposé à la ligne de conduite suivie par le ministère.

M. MEIGHEN: L'honorable député n'était-il pas présent lorsque le représentant de Cap-Breton-sud a dit qu'il devait en grande partie son élection au projet de construction d'une flotte au Canada.

M. McKENZIE: C'est certainement le programme de sir Wilfrid Laurier; la chose a été bien comprise dans la Nouvelle-Ecosse.

M. MEIGHEN: L'honorable député a dit que la question navale n'a pas été discutée dans la Nouvelle-Ecosse.

M. McKENZIE: Si une question a été discutée c'est certainement celle de savoir si des navires devaient être construits et si une partie des travaux de construction devait s'exécuter dans la ville de Sydney. Si le père du député de Portage-la-Prairie lui avait promis un paire de chaussures pendant sa jeunesse, il ne se serait pas agi de décider s'il devait l'acheter; la seule question à résoudre aurait été de savoir à quel magasin il devait les acheter, la question de l'achat étant réglée.

En ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, la question d'une marine canadienne, tel que le voulait le programme de sir Wilfrid Laurier, a été réglée; il s'agissait simplement de savoir où les navires seraient construits et si Sydney aurait sa part.

M. BURNHAM: Est-ce là l'idée que l'honorable député a de l'empire?

M. McKENZIE: Il n'est pas toujours sage de trop s'occuper de l'honorable député de Peterborough. Comme des questions plus sérieuses s'imposent à notre attention, je lui laisse le soin de discuter les questions de théologie, de langue française et de mariage. Je veux principalement répondre à mon honorable ami le ministre de l'Agriculture au sujet de l'appel au peuple.

Il y avait dans le cabinet un honorable député de la province de Québec très versé dans toutes les questions concernant la défense navale au point de vue de sa province. Pourquoi n'est-il plus à son siège qui semble bien dilapidé depuis qu'il l'a abandonné? Si cet honorable député est entré dans le Gouvernement appuyé par la volonté du peuple et sur la déclaration du premier ministre au sujet de la volonté du peuple; si les membres du Gouvernement sont unanimes à penser qu'ils ont obtenu un mandat du peuple, ainsi que le ministre de l'Agriculture le dit, pourquoi cette fuite de l'un des plus importants membres du cabinet. Il en est sorti parce que le Gouvernement ne se conformait pas au mandat qu'il avait reçu du peuple, et je laisse à l'honorable ministre de l'Agriculture à définir le sens réel du mandat qu'il a reçu.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de m'avoir permis de m'écarter un peu du sujet en discussion afin de répondre au discours tardif du ministre de l'Agriculture, et je me propose de dire quelques mots, avec tout le respect que je lui dois, en réponse au discours de l'honorable premier ministre. Je sais que ce n'est pas une petite tâche, pour un député inexpérimenté comme moi, de croiser le fer avec le très honorable premier ministre, mais l'amendement qui est devant nous est d'une très grande importance pour la province d'où je viens, et pour cette partie de l'île du Cap-Breton où est situé le comté que je représente.

Dans la partie du comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a une aciérie, et je ne puis laisser passer les paroles de l'honorable premier ministre sans y répondre. La motion de l'honorable député de Cap-Breton-sud demande que l'on fournise à ceux qui sont dans l'industrie de l'acier l'occasion de pouvoir entrer en concurrence avec les aciéries d'autres pays pour fournir le matériel ou une partie du matériel qui entrera dans la construction de ces grands navires, mais l'honorable député dit que cette motion est intempestive, que ce travail ne doit pas être tenté, qu'il coûtera trop d'argent et conséquemment qu'il ne faut pas l'entreprendre.

L'honorable premier ministre n'est pas un étranger pour la ville de Sydney; il connait l'esprit d'entreprise des habitants de l'île du Cap-Breton et particulièrement du comté du Cap-Breton. Il sait ce que les citoyens de la ville de Sydney ont fait lorsque les usines métallurgiques ont été commencées; il sait aussi qu'ils ne furent que 2,500, ils entreprirent de payer $150,000 ou $200,000 afin de donner un emplacement gratuit à cette industrie. Ils ne craignirent pas; ils n'ont pas eu de malchance, ils ont réussi à commencer les travaux qui ont été poussés avec succès jusqu'à ce jour. L'honorable premier ministre ne satisfera donc pas les citoyens de Sydney en leur disant qu'il en coûterait quelques dollars de plus pour leurs permettre de se mettre en état de fabriquer les matériaux qui devront entrer dans la construction de ces navires. Je regrette d'avoir à dire que le système de

l'honorable premier ministre, depuis le 5 décembre jusqu'à ce jour, a été de décourager l'entreprise de la construction des navires au Canada, et je ne suis aucunement surpris qu'il nous ait dit que nous n'envisageons pas cette question au point de vue des affaires. Une des raisons qu'il a données, c'est que l'installation à Sydney de l'outillage nécessaire pour permettre de fabriquer ces matériaux coûterait énormément cher, mais je dis que l'on ne peut pas se fier sur les renseignements que nous donnent les ministres au sujet du coût de cet outillage, parce qu'ils sont bien loin de s'accorder sur ce sujet.

Le premier ministre nous a dit, il y a quelque temps, en se basant sur l'autorité du premier lord de l'amirauté, qu'un outillage de ce genre coûterait environ quinze millions de livres. Plus tard, le ministre de la Marine, sous la direction particulière duquel sont les travaux de ce genre, nous a dit que l'outillage coûterait £9,500,000. C'est une différence considérable, quelque chose comme quatre millions et demi de livres, et nous sommes excusables d'être quelque peu incertains au sujet du coût de cet outillage. Je tiens à la main un journal appelé "Fair Play", un journal hebdomadaire de navigation, et dans le numéro du 10 avril 1913, je vois que le coût d'installation de l'outillage de la fameuse entreprise Cammell, Laird & Co., Ltd. a été de £1,455,678 10 s. et 3 d. Ainsi donc, d'après une source authentique, on voit que l'outillage d'une maison qui construit tous les genres de navires au monde, y compris les dreadnoughts, a coûté moins d'un million et demi de livres. Les chiffres fournis par cette compagnie, qui s'y entend, sont bien différents de ceux donnés par le ministre de la Marine et le premier lord de l'amirauté. Je dis donc qu'il nous est absolument impossible d'en venir à une conviction certaine et positive au sujet de ces chiffres, mais je prétends que ceux qui nous viennent d'une source autorisée méritent plus d'être acceptés, et l'on ne doit pas être empêchés d'offrir aux citoyens de Sydney ou d'autres villes où il y a des aciéries, l'occasion de concourir dans la construction des navires.

Je citerai maintenant, au sujet des moyens que le Canada possède de construire des navires, l'opinion d'un ami intime de l'honorable premier ministre, peut-être le seul membre de cette Chambre qui est renseigné sur l'industrie de l'acier.

Je veux parler de mon honorable ami le député de Simcoe-nord (M. Currie) qui a parlé dans cette enceinte, alors que nous étions tous du même avis, tous calmes et réfléchis, et désirant tous voir construire en Canada une marine digne de notre pays. Cet honorable député répudiait l'idée que nous ne pouvions pas construire de navires au Canada, et je citerai ses paroles qui portent exactement sur le point qui nous occupe. Voici ce qu'il disait à la séance du 29 mars 1909:

Quant à la mise à exécution du programme original de défense navale du Canada, je me vois aucune raison pour ne pas commencer dès à présent à construire des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des croiseurs qui nous seraient d'un grand secours en temps de guerre. Plusieurs honorables députés ont laissé entendre que nous ne pourrions pas construire ces navires dans le pays.

Je ne veux pas être taxé de particularisme; je me suis toujours efforcé d'envisager toutes les questions au point de vue national ou canadien; on me permettra cependant de dire que, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il existe un chantier où on a lancé des navires de 500 pieds, ce qu'on dit être la longueur du "Dreadnought". Un navire de 375 pieds, de 7,000 chevaux-vapeur, d'une vitesse de 22 nœuds, fut mis en chantier le 26 juin dernier, et fut lancé, tout équipé, le 1er novembre.

Si jamais le Gouvernement était dans la nécessité de commander quatre croiseurs rapides, d'une vitesse de 26 nœuds, capables de passer par le canal, les propriétaires de ce chantier, qui ont fait les plans de ces navires et en ont construit vingt-deux en acier depuis quatre ans, se sont faits forts de réunir les matériaux et de construire les quatre navires et les lancer vers le 1er octobre. Le bassin dans lequel ces navires sont contruits mesure 500 pieds et pourrait loger le "Dreadnought".

Il est regrettable, au point de vue canadien, que nous n'ayons pas plus encouragé l'industrie de la construction des navires, sur l'Atlantique et le Pacifique. Nous fabriquons le meilleur acier qu'il y ait au monde. Nous possédons deux grandes aciéries. Celle de Sydney est plus considérable que toutes les aciéries de la Grande-Bretagne; elle possède des fournaux plus vastes et plus perfectionnés, et ses installations sont supérieures à tous égards. Depuis quatre ou cinq ans, cette aciérie possède des laminoirs où l'on fabrique des plaques de blindage pour les navires; ces laminoirs sont remisés à l'écart et n'ont jamais été installés sur leurs fondations, parce qu'on a jamais rien fait pour encourager cette importante industrie.

La Chambre des communes du Canada devrait se mettre sérieusement à l'œuvre et aviser aux meilleurs moyens à prendre pour donner une nouvelle impulsion à la construction maritime dans les Provinces maritimes, sur le Saint-Laurent et sur les côtes du Pacifique.

Telle est, monsieur l'Orateur, l'opinion d'un homme d'esprit très pratique, l'un des capitaines de l'industrie de l'acier dans la grande province d'Ontario, et cette opinion vaut bien celle de n'importe quel autre partisan du Gouvernement, et je ne voudrais pas affirmer la mienne à l'encontre de celle d'un homme de la réputation et de la compétence de l'honorable député de Simcoe (M. Currie). Il dit que ce que l'opposition propose est très pratique, que les matériaux peuvent être faits et assemblés au Canada. Si cela est vrai, nous ne devrons pas nous effrayer s'il en coûte

quelque dollars de plus. Nous ne serons pas obligés de nous borner à construire des navires de guerre. Nous pourrions en construire pour le commerce et pour des fins générales, pour nous et pour d'autres pays.

Je soumets que la réponse du très honorable premier ministre n'est pas satisfaisante, et qu'il ne nous a donné aucune raison pour que cet amendemnt ne soit pas accepté.

(L'amendement de M. Carroll, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Lemieux,
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Macdonald,
Boyer,	MacNutt,
Bureau,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Carroll,	Marcil (Bonaventure),
Carvell,	Marcile (Bagot),
Charlton,	Martin (Montréal,
Chisholm (Antigonish),	Ste-Marie),
Chisholm (Inverness).	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Murphy,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Devlin,	Pacaud,
Douglas,	Papineau,
Fortier,	Pardee,
Gauvreau,	Power,
German,	Proulx,
Graham,	Pugsley,
Kay,	Reid (Ristigouche),
Knowles,	Richards,
Kyte,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lanctôt,	Thomson (Qu'Appelle),
Lapointe	Turgeon,
(Kamouraska),	Verville,
Lapointe (Montréal,	Warnock,
(St-Jacques),	White
Laurier (sir Wilfrid),	(Victoria) (Alb.),
Law,	Wilson (Laval)—58.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Burrell,
Ames,	Chabot,
Armstrong (Lambton),	Clare,
Arthurs,	Cochrane,
Baker,	Cockshutt,
Ball,	Coderre,
Barker,	Crocket,
Beattie,	Cromwell,
Bellemare,	Crothers,
Bennett (Calgary),	Currie,
Bennett (Simcoe),	Davidson,
Best,	Doherty,
Blain,	Donnelly,
Blondin,	Edwards,
Borden,	Elliot,
Boulay,	Fisher,
Bowman,	Forget (sir Rodolphe),
Boyce,	Fowler,
Boys,	Garland,
Brabazon,	Gauthier (Gaspé),
Bradbury,	Girard,
Burnham,	Green,
Guilbault,	Porter,
Hartt,	Rainville,
Hazen,	Reid (Grenville),
Henderson,	Rhodes,
Hepburn,	Robidoux,
Jameson,	Rogers,
Kemp,	Schaffner,
Lalor,	Sévigny,
Lancaster,	Sexsmith,
Lavallée,	Sharpe (Lisgar),
Lespérance,	Sharpe (Ontario),
Lewis,	Shepherd,
Macdonell,	Smith,
Maclean (York) (O.),	Smyth,
McKay,	Stanfield,
McLean	Stevens,
(Queen) (I.P.-E.),	Stewart (Hamilton),
Marshall,	Stewart (Lunenburg),
Meighen,	Sutherland,
Merner,	Taylor,
Middlebro,	Thompson (Yukon),
Morrison,	Thornton,
Munson,	Tremain,
Nantel,	Walker,
Northrup,	Wallace,
Osler (sir Edmund),	Weichel,
Paquet,	White (Renfrew),
Paul,	Wilson (Wentworth),
Pelletier,	Wright—102.
Perley,	

M. McKENZIE.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM
Morphy,	Champagne,
Steele,	Nesbitt,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Bristol,	Bickerdike,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Clark (Bruce),	McCraney,
White,	Emmerson,
Wilcox,	Cruise,
Nickle,	Ross,
Thoburn,	Robb,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Roche,	Cash,
Nicholson,	Hughes
	(King) (I.P.-E.),
Clements,	McCoig,
Webster,	Lovell,
Broder,	Molloy,
Hughes (Victoria) (O.),	Buchanan,
Clark (Wellington),	Guthrie,
Foster (King),	Gauthier
	(St-Hyacinthe),
Foster (Toronto),	Gordon,
Fripp,	Lafortune,
Carrick,	Brown,
Armstrong (York) (O.),	Tobin,
Elson.	McMillan.

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

Reprise de la séance.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Monsieur l'Orateur, comme ceux de mes collègues en cette Chambre qui ont parlé aujourd'hui sur la troisième lecture du présent bill, je n'ai

pas l'intention de reprendre le débat sur la question principale qui a été discutée pendant longtemps, mais pas trop longtemps, j'en ai la certitude. Mais en ce qui nous concerne, nous, les membres de l'opposition, la discussion a été close samedi dernier, à deux heures du matin, lorsqu'on a appliqué contre nous le règlement de clôture. En la présente occasion, je me lève, comme je l'ai dit, non pour discuter le bill, mais tout simplement pour protester une dernière fois, sans cependant espérer le moins du monde que ce que je pourrai dire puisse modifier la décision qui sera bientôt enregistrée par la majorité. Cependant, ce vote qui va être donné par la majorité ne règle rien. La question reste, et le seul résultat sera de compliquer le problème de la défense. La question devra être remise à l'étude, et il est à propos que nous établissions les points de repère qui devront guider notre marche, non seulement aujourd'hui, mais durant les années futures.

Dans certains quartiers, on a exprimé de l'étonnement au sujet de l'opposition intense provoquée par cette proposition. Il n'y a pas lieu de s'étonner de cela; en réalité, il eut été étonnant que nous n'eussions pas fait ce que nous avons fait. Lorsqu'on dépose en cette Chambre une mesure de cette importance, une mesure qui est en désaccord avec les traditions historiques que nous avons suivies en ce pays depuis la confédération, le peuple a droit de s'attendre, lorsque ses gouvernants adoptent une pareille ligne de conduite, à ce qu'on le traite avec franchise et loyauté, à ce qu'on lui montre où on le mène, et surtout à ce que le public soit consulté avant qu'on en arrive à une décision finale. Sur tous ces chefs d'accusation, le Gouvernement s'est montré négligent, infidèle et coupable. Nous l'accusons devant le peuple pour toutes ces raisons, et la première accusation que je porte contre lui est que la raison même sur laquelle cette mesure est basée est absolument dénuée de fondement.

Lorsque, il y a quelques mois, au commencement de cette session, on a dit aux honorables membres de la droite qu'il y avait urgence dans les affaires de la Grande-Bretagne, et que la Grande-Bretagne devrait recevoir l'aide du Canada, ils ne soupçonnaient pas, j'en ai la conviction, qu'avant qu'on aurait pris le dernier vote, ils auraient entre les mains la preuve absolue de la fausseté de l'assertion faite alors.

Lorsqu'on leur a dit qu'il y avait urgence et que l'état de choses existant en Angleterre exigeait que le peuple du Canada contribuât la somme de $35,000,000, pour faire l'acquisition de trois des plus gros vaisseaux de ligne que l'argent peut acheter ou que la science put imaginer, ils auraient vu immédiatement quelle fumisterie c'eût été de notre part, s'il y eût eu danger, que d'envoyer trois navires vides dans la ligne de combat. Mais on écarte facilement des sentiers de la vérité ceux qui désirent en être écartés, et nos honorables amis étaient prêts à croire, et, de fait, ont cru qu'il y avait urgence, et nous avons été témoins que leur enthousiasme a atteint son paroxisme lorsque le ministre du Commerce (M. Foster) a résumé la situation en ces termes vibrants:

De quel côté l'Angleterre est-elle menacée? Du côté de l'Asie? Non. De l'Afrique? Non; de l'Amérique? Non. D'où est-elle menacée aujourd'hui? C'est de l'Europe que vient le danger et si des coalitions de puissances, ou une puissance quelconque de l'Europe lui lance un dard vers le cœur, qu'il soit lancé en Europe ou ailleurs, c'est là où mon bouclier et mon heaume doit être pour détourner le dard aigu et pour préserver la mort qui se produirait sans cela.

C'était là certainement un langage vibrant, et je me rappelle très bien l'enthousiasme avec lequel il a été accueilli. Mais l'irréalité de ces mots a été prouvée, pas très longtemps après, lorsque le premier lord de l'amirauté a déclaré que ces navires qui devaient être fournis par le Canada ne ne seraient pas placés dans la ligne de combat, mais seraient placés à l'ombre du rocher de Gibraltar.

Quelle chute pour ces impérialistes outrés qui rêvaient la nuit et songeaient le jour que leur heaume et leur bouclier serait là pour détourner le coup. Mais quel triomphe pour les nationalistes, dont l'âme avait été torturée depuis de longues années à la pensée que leurs fils pourraient être arrachés à leurs foyers pour être éventrés à bord de ces navires! Aujourd'hui, les nationalistes peuvent reposer en paix.

Ils peuvent dormir sans la moindre inquiétude, car personne ne sera éventré sur ces navires tant qu'ils resteront à l'ombre du rocher de Gilbraltar, sous la protection des canons de la citadelle. Si ces navires doivent être nommés d'après des célébrités canadiennes, je suggérerais à mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden) trois noms qui seraient tout à fait appropriés—Pelletier, Nantel et Coderre.

Mais il y a plus. Nous avons proposé un contre-programme, lequel consistait dans l'application du programme adopté en 1909. à savoir, la création d'une marine canadienne. Nous avons demontré que ce programme était justifié par les faits révélés dans le mémoire de l'amirauté britannique. Le mémoire de l'amirauté britannique déclarait que, par suite de l'augmentation des forces navales des puissances européennes, l'amirauté avait été forcée de retirer ses vaisseaux des mers lointaines et de les concentrer dans les eaux européennes. D'après notre programme, nous devions avoir deux

unités navales, l'une dans l'Atlantique et l'autre dans le Pacifique, pour remplacer les escadres qui avaient été rappelées. Mais on nous a répondu que les $35,000,000 étaient une contribution d'urgence, une contribution extraordinaire, à cause de l'état de choses qui s'était subitement produit, et qu'en conséquence on ne pouvait rien faire dans le sens d'un programme permanent comme celui que nous proposions.

La discussion se continuant, mon honorable ami le ministre des Finances (M. White), que nous regrettons tous de ne par voir parmi nous aujourd'hui, pensa avoir découvert contre notre politique un suprême argument. Cet argument, il le prend dans un discours où M. Churchill aurait dit le 31 mars dernier:

> Je le demande sérieusement à la Chambre, n'est-il pas imprudent de la part de certains membres de cette assemblée de dire que les vaisseaux du Canada sont de surcroît, superflus et un fardeau inutile—(Des députés: Non) --et n'est-il pas également imprudent pour d'autres de dire qu'il faut que ces navires soient de surcroît, superflus et un fardeau inutile. Ces deux opinions me paraissent l'une et l'autre également erronées et également nuisibles à nos intérêts, et il me faut répéter que les navires canadiens seront absolument nécessaires à la défense de l'empire britannique dans le monde entier à partir de la fin de 1915 ou du commencement de 1916.

Je n'ai jamais caché mon admiration pour le jeune ministre de la marine de la Grande-Bretagne. J'ai lu quelques-uns de ses livres, comme aussi quelques-uns de ses discours. Il m'a été donné de l'entendre parler quelquefois et chaque fois j'ai été émerveillé, comme tout le monde au reste, de la variété de ses talents, de sa puissance d'expression, de sa remarquable faculté d'ordonner dramatiquement les idées et les faits, et, pour tout dire, de son talent universel. Cette fois-là, le talent qu'il a montré n'était pas celui de discourir fortement, ni d'exprimer dramatiquement ses opinions, mais plutôt celui de la versabilité; jusque-là, en effet, le jeune ministre de la marine britannique ne nous avait pas fait entendre un pareil langage.

M. Churchill nous avait toujours, au contraire, déclaré que les forces navales de l'Angleterre étaient à la hauteur de toutes les circonstances les plus critiques qui pourraient se présenter; que la Grande-Bretagne n'avait besoin d'aide de nulle part, que tout secours à elle donné par quelqu'une des jeunes nations de l'empire serait accueilli avec plaisir, mais que, si cette assistance ne lui venait pas ou ne pouvait lui venir, l'Angleterre ferait face à tous les périls susceptibles de se produire. Il y avait là vraiment de quoi confirmer l'idée que le Gouvernement s'est faite du besoin qu'a l'Angleterre d'être aidée par le Canada, et de la nécessité pour 1915 des vaisseaux qui lui sont offerts. Il y a plus,

cependant, et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) ne nous a pas lu la citation dans son entier. S'il était allé plus loin, c'est une tout autre histoire qui aurait apparu. Mon honorable ami le député de Saint-Antoine (M. Ames), reprenant cette affaire, nous a dit, il y a quelques jours, qu'il allait donner lecture de tout ce passage du discours de M. Churchill qui porte sur le point en discussion. Afin, maintenant, de vous montrer qu'il n'a pas été jusqu'au bout, mais en a omis certaine partie qui a une visible portée sur le point dont il s'agit, je vais reprendre la lecture de ce passage et le lirai jusqu'à sa dernière ligne. Il a fait précéder de l'observation qui suit sa lecture:

L'honorable ministre des Finances et plusieurs autres députés ont fait allusion à ces remarques, mais elles n'ont encore jamais été inscrites aux Débats dans leur entier. Il a dit que jusqu'en 1911 la proportion de 60 p. 100 était assurée. Puis il dit:

Vient ensuite la citation:

C'est bien suffisant pour 1915, dont nous nous occupons en ce moment, mais en tenant compte des responsabilités de l'empire britannique et dans le Pacifique et dans la Méditerranée, et en tenant compte en particulier du nouveau développement des forces dans la Méditerranée, il est évident que la marge de force disponible pour le service universel de l'empire britannique ne suffira pas après le premier quart de 1916 à moins que des mesures ultérieures ne soit prises, soit par les dominions, soit par nous-mêmes. A ce point de vue, la réalité du besoin des trois navires canadiens est bien appréciable. Ils élèveraient la marge des forces disponibles pour la défense générale de l'empire après avoir pourvu aux besoins principaux dans les eaux de la mère patrie, comme suit: 1915, dans le quatrième quart, 10; 1916, dans le premier quart, 13; dans le second quart, 8; dans le troisième quart, 8; dans le quatrième quart, 10; 1917, dans le premier quart, 12, et ainsi de suite, soit une moyenne de 9 ou 10 navires disponibles pour le service universel de l'empire britannique. Cela suffirait, s'il n'y a pas de nouveaux développements dans la Méditerranée, ou dans le Pacifique, au delà de ce qui est prévu. Si cependant il se produisait de nouveaux développements de nature à déranger les problèmes de l'amirauté, ou si les navires canadiens venaient à faire défaut pour quelque raison, il faudrait faire une nouvelle revue de la situation. C'est inutile en ce moment, et il serait prématuré de ma part d'en dire davantage sur ce sujet.

J'ai donné à cette Chambre tous les renseignements possibles, et on ne m'en demandera pas davantage, j'espère. Il est un fait, toutefois, qu'il faut bien mettre en lumière; c'est que les trois vaisseaux, actuellement en discussion au Canada, sont absolument nécessaires à partir de 1916 pour la défense mondiale de l'empire britannique, indépendamment des besoins de la Grande-Bretagne dans les eaux métropolitaines, qu'ils joueront un rôle réel dans la défense de l'empire, et que, s'ils viennent à manquer, il se produira une lacune

qu'il ne sera possible de combler que par de nouveaux sacrifices qu'il faudra faire sans trop de retard.

En présence de pareils faits, je pose sérieusement la question à cette Chambre: convient-il que certains députés affirment que les vaisseaux canadiens sont de surcroît, superflus et un inutile fardeau, et n'est-il pas également imprudent d'affirmer, comme le font des députés de l'autre côté, que ces vaisseaux devraient être de surcroît, superflus et un inutile fardeau?

Ces deux opinions semblent également erronnées et également nuisibles à nos intérêts, et je dois répéter que les navires canadiens sont absolument nécessaires à la défense mondiale de l'empire britannique à partir de la fin de 1915 ou du commencement de 1916. Le fait qu'ils sont nécessaires n'est pas l'exacte mesure de leur valeur. Leur réelle valeur excède de beaucoup le prix de trois navires. Nous pouvons construire nous-mêmes trois navires si cela est nécessaire. Le parlement n'a jamais refusé de fournir l'argent pour ce que les ministres responsables ont considéré comme nécessaire pour dégager la responsiblité de la couronne. C'est le fait que cette grande et jeune nation se présente avec sa force et ses perspectives illimitées, pour attester la vitalité de l'empire qui a déjà produit dans l'univers entier une impression d'une valeur plus grande que celle de plusieurs dreadnoughts, une impression de nature à amener en même temps la securité du pays et la paix entre les nations.

Mon honorable ami s'est arrêté là, après avoir déclaré qu'il donnerait toute la citation. S'il eût continué, il eût lu la phrase suivante qui vient immédiatement à la suite de l'endroit où il s'est arrêté:

A ce point de vue, la différence de méthode qui distingue la proposition du gouvernement de M. Borden de celle de ce perspicace homme d'Etat qui s'appelle sir Wilfrid Laurier, n'est pas d'une importance vitale.

M. AMES: Le très honorable chef de l'opposition aura-t-il l'obligeance de continuer la citation?

Non seulement je lirai la citation, mais je vais livrer sa pens e, car je le comprends parfaitement. Mon honorable ami voulait me faire lire plus loin afin d'attirer l'attention sur la déclaration suivante de M. Churchill, et je suis sûr que cette déclaration lui est venue à l'esprit lorsqu'il m'a demandé de lire plus loin:

L'amirauté a exprimé son opinion, comme il était de notre devoir de le faire, quant à la méthode la plus commode, quant à la méthode qui sera la plus prompte, la plus utile et la plus efficace pour l'avantage commun de empire britannique. Mais à un point de vue plus large que celui où l'amirauté peut se placer, le principe en vertu duquel le Canada offre de contribuer à la défense mondiale de l'empire britannique est d'une valeur inestimable, et c'est là un principe au sujet duquel, si je comprends bien, les libéraux et les conservateurs du Canada sont d'accord.

Mon honorable ami a voulu attirer mon attention sur la déclaration d'après laquelle la méthode adoptée par le Gouvernement, et qui consiste en une contribution plutôt qu'en la création d'une marine canadienne, serait plus conforme aux vues de l'amirauté.

L'amirauté a en toute occasion manifesté sa préférence en faveur d'une contribution et non en faveur d'un programme d'organisation autonome. Je concède cela volontiers à mon honorable ami; mais nous, de la gauche, nous avons dit à l'amirauté que, bien qu'elle eut déclaré sa préférence en faveur d'une contribution, nous n'aurions pas un système de contributions, mais nous aurions une organisation autonome.

Si mon très honorable ami veut me le permettre, je lui démontrerai que ce programme est le programme véritable et, s'il me demande une autorité, je lui citerai une autorité qu'il ne récusera pas, j'en suis certain, une autorité qu'il accepte en toute occasion. Je lui citerai l'autorité du premier ministre actuel du Canada. Puisqu'il est en veine de demander des citations, je lui demanderai d'envoyer à la bibliothèque chercher un exemplaire des Débats de cette Chambre, du 29 mars 1902. Il y trouvera le discours du premier ministre actuel qui était alors chef de l'opposition. Je n'ai pas vu ce discours depuis un certain temps, mais je suis aussi certain d'être dans le vrai que je suis certain d'exister en affirmant que, dans ce discours, il a déclaré que l'amirauté avait exprimé sa préférence en faveur d'une contribution, mais que ce système avait été essayé en Australie et avait échoué et que, pour sa part, il était en faveur d'une marine canadienne. Telle est l'état de la question devant le peuple canadien; non seulement devant le peuple canadien, mais devant tout l'empire. On nous a dit et répété que c'est sur cette base que ce projet a été élaboré; que l'amirauté britannique désirait avoir notre contribution, que cette contribution est nécessaire à la sûreté de l'empire. Mais vous avez le témoignage de M. Churchill disant que, bien qu'il préférerait l'une, cependant, les deux sont également acceptables; que le programme de sir Wilfrid Laurier est tout aussi acceptable que le programme de M. Borden. Je dois dire ceci à mes honorables amis de la droite, et non seulement à ces honorables députés, mais je dois dire au peuple Canadien, à tout l'empire que, nous, de la gauche en cette Chambre, somsommes tout aussi prêts à supporter les charges, à exécuter nos devoirs de sujets britanniques envers la mère patrie que tous les autres peuvent l'être.

Mais nous entendons prendre l'attitude adoptée par les deux partis à une certaine époque, alors que dans l'étude de cette question, on se dépouilla de tout esprit de parti: nous voulons organiser une marine canadienne sans porter atteinte à notre autonomie.

Entre ces deux systèmes, quel est celui auquel se rallient les ministériels? Sauf deux députés, tous les ministériels qui ont pris part à ces débats ont déclaré qu'ils étaient partisans d'une marine canadienne, à tel ou tel moment. Seulement ils déclarent qu'ils prêtent leur appui à la mesure en discussion, parce qu'il existe un danger imminent. Mais M. Churchill nous déclare que le système que nous préconisons aurait tout autant de valeur pour le moment que la mesure proposée par le Gouvernement.

Que puis-je dire davantage? Qu'ai-je besoin d'ajouter? N'est-il pas évident que la déclaration de M. Churchill est notre propre justification? N'est-il pas évident que le Gouvernement agirait plus prudemment en retirant sa proposition d'urgence, lorsqu'il n'existe pas de péril en la demeure, et en suivant la politique adoptée en 1909 et en 1910? Je n'en dirai pas davantage; seulement, je le répète, j'ai pleinement justifié notre attitude par la citation que j'ai faite des paroles de M. Churchill.

Je pourrais peut-être, céder la parole à un autre, sans rien ajouter. Mais il serait sans doute à propos d'examiner quelques-unes des autres raisons sur lesquelles s'appuie notre opposition à la loi en discussion. On a dit et répété à satiété que nous avons contracté une dette de reconnaissance envers la Grande-Bretagne.

Quelques VOIX: Parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER: Je l'affirme aussi et jamais je n'ai prétendu autre chose; bien au contraire. Partout j'ai maintenu cette attitude; en ma propre province, en toute circonstance, c'est là l'attitude que j'ai prise. Mais cette dette de reconnaissance, je ne lui donne pas pour base la raison invoquée par quelques députés. Quand on nous dit que nous avons contracté une dette de gratitude envers la Grande-Bretagne et qu'il faut voter ces $35,000,000, parce que la Grande-Bretagne nous a prêté de l'argent pour nos entreprises nationales, on formule là un argument tout à fait puéril. S'il fallait que la Grande-Bretagne reçût un dreadnought de chaque pays auquel elle a prêté de l'argent, ses ports seraient tellement encombrés de ces navires qu'il n'y aurait plus place pour la flotte britannique elle-même.

La Grande-Bretagne a engagé des capitaux dans tous les pays du monde. Elle a fait des placements de fonds aux Etats-Unis, au Mexique, au Chili, au Venezuela, au Brésil, en Argentine, bref, dans tous les pays du continent américain. Elle a des placements dans tous les pays d'Europe: en Autriche, en Italie, en Espagne, en Portugal, même en France et en Allemagne. La Grande-Bretagne a des fonds engagés au Japon, en Chine, dans tous les pays d'Asie et d'Afrique. Elle a prêté de l'argent aux Etats, aux provinces, aux villes, aux villages. Elle a fait des prêts aux industries de constructions navales, aux compagnies de chemins de fer, aux entreprises industrielles, aux corporations, aux individus, bref, à tous ceux qui se sont adressés à elle en consentant à acquitter les taux d'intérêt voulus et à fournir de bonnes garanties.

Le Canada a reçu de l'argent emprunté de la Grande-Bretagne, non pas comme affaire de sentiment, mais parce que le Canada était en mesure de donner les garanties voulues et d'acquitter l'intérêt. Que le taux de l'intérêt vienne à baisser ou que la garantie vienne à manquer, et, incontinent, on nous fermera la porte. Certains intérêts qui, il y a quelques années, trouvaient les portes des banques anglaises toutes grandes ouvertes sont aujourd'hui l'objet d'un froid accueil, parce que leurs garanties ne sont plus réputées avoir leur valeur primitive.

Je n'admets pas non plus que nous devions de la gratitude à la Grande-Bretagne, parce qu'elle a dépensé de l'argent pour la défense du pays. La Souveraineté implique la défense, et tant que la Grande-Bretagne a exercé sa souveraineté sur le Canada, elle était tenue de le défendre. Si nous étions encore une colonie, nous aurions le droit de demander à la mère patrie de nous défendre. Mais, aujourd'hui, nous sommes une nation libre. Voilà pourquoi j'affirme que nous devons contribuer à la défense de l'empire comme nous avons l'intention de le faire. Mais j'ai déjà dit que nous avons une dette de reconnaissance à acquitter envers la Grande-Bretagne. Je le proclame devant le monde entier. Et pourquoi devons-nous être reconnaissants? Ce n'est pas parce qu'elle nous a défendus ni parce qu'elle nous a prêté de l'argent, mais à cause de la libéralité du régime qu'elle a établi ici. Et nous surtout, citoyens de la province de Québec, avons une dette de reconnaissance à acquitter envers la Grande-Bretagne, je l'affirme sans hésitation. Nous devons une dette de gratitude à la Grande-Bretagne, parce qu'elle nous a permis de devenir nation au sein de l'empire. C'est sur cette base que je fais reposer notre gratitude envers la mère patrie. Mais, en même temps, j'affirme que si cette contribution repose sur la gratitude, alors les auteurs de cette mesure devraient en avoir honte.

Qui a jamais entendu dire qu'on s'acquitte d'une dette de reconnaissance avec un prêt. Les faveurs se paient de retour. En pareille circonstance, je comprendrais qu'un don fût un témoignage de gratitude. Mais ce n'est nullement d'un don qu'il s'agit ici; c'est un prêt que nous faisons à la Grande-Bretagne. L'attitude du Gouvernement sur cette question a été une suite de tergiversations, d'atermoiements, de variations; l'œil fixé tantôt sur l'Est, tantôt

sur l'Ouest, il a tenté de plaire tantôt aux impérialistes, tantôt aux nationalistes, et, en fin de compte, a déçu tout le monde.

Monsieur l'Orateur, nous repoussons cette proposition parce que notre système, je le répète, est une orientation vers le développement de notre autonomie. Ce système, la droite et la gauche l'ont accepté en 1909; ce système, nous avons tenté de l'inscrire dans notre code de lois en 1910, et nous entendons y demeurer fidèles. Précisément parce que nous avons voulu demeurer fidèles à notre politique, nous avons attiré sur nos têtes la colère des nationalistes et des impérialistes. Nous avons appelé sur nous la colère des nationalistes; car, en effet, notre politique est en butte aux attaques quotidiennes du principal organe du nationalisme en la province de Québec. La semaine dernière à peine, paraissait dans ce journal un article dont voici les premières lignes:

M. Laurier sait à merveille—et il le proclamait en 1902 et en 1907—que le Canada, pour la protection de son territoire et de son commerce, n'a nul besoin de vaisseaux de guerre. Il sait, comme tout le monde, que l'Angleterre, seule maîtresse et principale bénéficiaire du commerce maritime du Canada, a l'obligation morale, légale et matérielle de défendre ce commerce; et il proclame lui-même, à l'encontre de ses adversaires—en quoi il a raison—que la flotte anglaise est assez puissante pour accomplir sa tâche. Il sait de plus que, si l'Angleterre était en guerre, les marchandises canadiennes s'expédiraient sous pavillon neutre.

Il y a nombre de choses dans cet article que je sais, au dire de l'auteur, et que j'ignore, parce qu'elles n'existent pas; il y a d'autres choses que je sais et dont il ne souffle mot. Je sais, entre autres choses, et l'auteur de l'article les doit savoir, que l'escadre britannique a été rappelé des eaux septentrionales de l'Atlantique, la route directe du commerce canadien. Je sais, en outre, que si la Grande-Bretagne était en guerre, le commerce canadien devrait s'effectuer sous pavillon neutre, s'il n'y avait pas de vaisseaux de guerre pour le protéger. Je sais cela, et c'est la raison d'être de notre politique. Qu'adviendrait-il s'il fallait que les marchandises canadiennes s'expédient sous pavillon neutre? Il arriverait que nos exportations, nos céréales, nos beurres, nos fromages, nos bestiaux, notre bois, notre poisson, nos minéraux, bref, tous les produits agricoles, maritimes, forestiers et industriels, s'ils se trouvaient sur la côte de l'Atlantique, devraient prendre la route de Boston et de New-York, et là, être mis à bord de vaisseaux des Etats-Unis pour être transportés à destination; ou bien, s'ils se trouvaient sur la côte du Pacifique, il faudrait qu'ils prissent la route de San-Francisco, pour y être mis à bord de navires des Etats-Unis, afin d'être transportés à destination. Ce serait la ruine du commerce canadien, la désertion de nos ports, et la population qui participe à ce commerce canadien se trouverait privée de ses moyens d'existence. Voilà les conséquences qui résulteraient du transport de nos marchandises sous pavillon neutre, et c'est en vue d'empêcher ce malheur que nous avons décidé d'établir une marine militaire canadienne. Et que dire de la question sous l'aspect impérialiste? Tous les jours, ici et dans la presse, on nous prodigue la raillerie et le blâme en affirmant que notre loi du service naval de 1910, qui créait une marine canadienne, est une loi séparatiste et que notre orientation politique est vers la séparation d'avec la Grande-Bretagne. A cet égard, j'ai ici une observation à adresser au ministre du Travail. Ces jours derniers, au cours d'une harangue prononcée ici même, rappelant l'élection de Drummond-Arthabaska, il a affirmé que bien que j'eusse vécu plus de quarante ans dans ce comté, je n'ai pas pris part à cette campagne électorale, parce que mes amis partisans de la cause libérale préconisaient la séparation de la Grande-Bretagne, et que, si j'eusse été là, force m'eut été de porter aux yeux des provinces de langue anglaise tout l'odieux de la doctrine qu'on prêchait alors devant les électeurs de ce comté. En justice pour le ministre du Travail, je veux citer textuellement ses paroles. A propos de l'élection en question, il dit:

Il n'a pas paru devant les électeurs, au cours de la campagne de Drummond-Arthabaska. Pourquoi? Ses partisans dirigèrent cette campagne et leur refrain qu'ils répétèrent sur tous les tréteaux où ils portèrent la parole dans le comté, c'est que le système de marine établi par le chef du Gouvernement du jour avait une tendance séparatiste et avait été adopté afin de mettre le peuple canadien en mesure de se protéger, dès qu'ils deviendraient indépendants. Voilà ce qu'on répéta sur tous les tréteaux de Drummond-Arthabaska, au cours de la première consultation populaire tenue après la présentation et l'adoption de la loi de marine militaire ici même en 1910. Je prie ceux qui voudraient contrôler mes affirmations de consulter les colonnes du "Herald" et du "Witness" de Montréal, deux journaux libéraux, où ils liront dans le compte rendu des assemblées tenues à Drummond-Arthabaska, que le Gouvernement du jour préconisait l'indépendance du Canada et que le chef actuel de l'opposition ne voulant pas encourir aux yeux des provinces anglophones tout l'odieux de l'appui donné à pareille doctrine, et ne désirant pas prendre part à la campagne et adopter une attitude qui ne serait pas populaire parmi les électeurs, s'abstint complètement. Que pensent les honorables députés d'un premier ministre qui, après avoir présenté une mesure comme le bill de la marine de 1910 et qui, à la première élection qui surgit après l'adoption de cette loi dans un comté où il a demeuré quarante ans, fait pareil geste de lâche et s'abstient de paraître dans le comté.

Ainsi, il y a de gros mots dans cette citation. Le mot "lâche" en est un, même dans la bouche du ministre du Travail, qui n'a jamais, que je sache, fait de geste héroïque de bravoure. Le ministre et moi sommes bons amis, j'espère, mais il ne m'en voudra pas, sans doute, si je lui propose pour le choix de ses épithètes, de mieux consulter les faits, afin de s'assurer qu'elles cadrent bien et concordent avec le sujet.

Il a donné un très bon conseil à ses auditeurs ce jour là quand il leur a dit de lire le "Montreal Witness" et le "Montreal Herald", deux journaux libéraux. S'il avait suivi lui-même le conseil qu'il a donné aux autres, s'il avait lu le "Montreal Witness", le "Montreal Herald", la "Montreal Gazette" ou le "Montreal Star" il n'aurait jamais parlé comme il l'a fait, car il aurait appris que j'étais dans Drummond-et-Arthabaska et que j'y ai tenu la première assemblée avec mon honorable ami l'avocat général d'alors, le député de Trois-Rivières (M. Bureau), quand la candidature de M. Perrault, le candidat libéral a été présentée au peuple. J'assistais à cette assemblée, j'ai parlé à près d'un millier d'électeurs et j'ai exposé le programme du Gouvernement d'alors. J'affirme—et je mets au défi qu'on me contredise—que la séparation et la déloyauté ont été prêchées non par un membre du parti libéral, mais par les hommes qui appuient aujourd'hui le Gouvernement et qui siègent au conseil avec mon honorable ami le ministre du Travail (M. Crothers). Monsieur l'Orateur, j'ai eu l'avantage de parler sur cette question aussi bien dans la province d'Ontario et les autres provinces anglaises que dans la province de Québec, et je mets au défi mon honorable ami ou quelqu'un d'autre de trouver un mot de contradiction entre mes discours prononcés dans une province ou dans l'autre.

M. CROTHERS: Combien de fois, mon honorable ami a-t-il parlé durant la campagne dans Drummond-et-Arthabaska et à quel moment durant la campagne a-t-il prononcé le discours auquel il fait allusion. Je me souviens très bien. . . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. CROTHERS: Je me souviens bien qu'il y a trois ans qu'en faisant quelques observations à la Chambre j'ai cité le "Montreal Herald" et le "Montreal Witness," et si je ne me trompe pas, j'ai dit que mon honorable ami n'avait pas été dans le comté pendant la campagne et il ne l'a pas nié, et c'est la première fois que je lui ai entendu dire qu'il avait parlé au cours de la campagne dans Drummond-et-Arthabaska.

Sir WILFRID LAURIER: La vie est trop courte à mon âge pour que j'entreprenne de répondre à tout ce que l'on dit de moi. Je ne me souviens pas de l'occasion dont parle mon honorable ami, j'ai pu être à la Chambre ou ne pas y être, je l'ignore, mais je sais qu'il n'avait pas le droit de parler de moi comme il l'a fait. Il tenait à répandre l'insinuation que j'avais fait appel aux préjugés de races. Je n'ai jamais rien fait de ce genre, au contraire, chacun sait dans Québec que dans toutes les assemblées où j'ai pris la parole, et il y en a eu des vingtaines, j'ai dit à mes compatriotes d'origine française que c'était leur devoir, si jamais la suprématie de l'Angleterre était menacée, de risquer tout ce qu'ils avaient pour sa défense. Ce qu'a dit mon honorable ami était indigne de la position qu'il occupe dans la Chambre. Je n'ai jamais dans toute ma carrière fait quoi que ce soit qui justifierait le langage dont il s'est servi à mon égard, au contraire, j'ai pris la position que j'ai exposée il y a un mois. Je sais que l'on m'a reproché bien des fois d'avoir affirmé que dans toutes ces questions le Parlement devait avoir la haute direction de sa politique. Je l'ai dit et redit très souvent et c'est pour cela que j'ai été appelé ici même un séparatiste. Discutons cette question, sans passion et sans parti pris. Qu'est la politique du Gouvernement quand il prétend qu'il veut avoir un mot à dire dans toutes les questions de paix ou de guerre, si ce n'est pas affirmer la suprématie du Parlement canadien? Le Gouvernement veut avoir un de ses ministres à Londres. Pourquoi faire? Pour discuter toutes les questions de paix et de guerre. Pourquoi faire? Ce ministre, à Londres, va-t-il s'asseoir silencieux à la table du conseil? Aura-t-il voix seulement pour dire "oui" à tout ce qui sera proposé ou doit-il porter à Londres les idées et les volontés du peuple canadien? C'est la politique que j'ai défendue toute ma vie, c'est la politique que je défends aujourd'hui et je crois qu'au plus profond de son cœur chacun de nos adversaires admettra qu'il n'y a pas d'autre politique à suivre pour un peuple qui se respecte. La grande erreur de mes amis conservateurs, c'est qu'ils ne veulent pas avoir confiance au peuple, c'est qu'ils ont peur qu'il ne soit pas à la hauteur de la situation si un besoin urgent se faisait sentir. Nous avons vu cela en 1899, au moment de la guerre de l'Afrique-Sud et, monsieur l'Orateur, sans y être forcé, sans aucune obligation de notre part, quand le drapeau était en danger dans l'Afrique-Sud, nous avons déclaré que le Canada devait faire sa part et nous avons agi conformément à cette déclaration. C'est la vrai politique. Dans toutes ces questions, en les examinant après qu'ont eu lieu les discussions, il m'a souvent semblé que nous les examinions en nous plaçant à des points de vue diffé-

rents. Il m'a semblé que l'idée qui l'emportait dans l'esprit de nos honorables adversaires, c'est que nous sommes toujours une colonie, tandis que je prétends que nous sommes maintenant une nation.

Nous sommes une nation au sein de l'empire britannique autant que le permet le lien qui nous rattache à la Grande-Bretagne. C'est pour la Grande-Bretagne un honneur et une gloire d'avoir permis à ses colonies de devenir des nations, sans briser le lien colonial. C'est un fait unique dans l'histoire.

Mais voici que l'empire se compose aujourd'hui d'une pléiade de nations jeunes et vigoureuses. Je ne sais ce qu'en pensent nos adversaires, ou plutôt je crois le savoir; mais, monsieur l'Orateur, l'opposition, elle, est fière de soutenir que nous sommes une nation au sein de l'empire, et elle a pour politique d'assumer les obligations incombant à une nation. Voilà une des raisons pour lesquelles je combats la politique du Gouvernement. Nous la combattons tous parce qu'elle ne comporte aucun des devoirs incombant à une nation; parce qu'elle repose non pas sur un principe, mais sur une occasion et des expédients; parce que, selon le mot d'un des chefs de la droite, elle n'aura pas pour effet de préparer le terrain et ne laissera rien après elle. Nous la combattons parce qu'il faudrait consacrer ces $35,000,000 à l'organisation d'un service naval canadien en coopération intime et en rapport avec la marine impériale; à l'organisation d'une marine canadienne construite, armée et équipée au Canada. Voilà notre objet, et c'est parce que la politique du Gouvernement ignore tous ces devoirs-là que nous disons: Revenez à l'idée à laquelle nous nous sommes tous ralliés en 1909, qui devrait triompher encore en 1913 et que nous avons toujours prônée dans l'opposition comme au pouvoir. C'est pour cette raison que, analysant la situation et l'attitude qu'elle nous a dictée, nous disons qu'il nous est impossible d'appuyer cette politique. Mon dernier mot sera donc que nous ne pouvons l'appuyer, et je demande, par conséquent, le renvoi du bill à six mois.

M. J. P. O. GUILBAULT (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, j'étais moi-même pour proposer cette motion que l'honorable chef de l'opposition vient de faire, mais non pas pour les mêmes raisons.

L'honorable chef de l'opposition demande le renvoi de ce bill à six mois. Pourquoi? Simplement pour en revenir à sa propre loi de la marine. Cette loi a déjà été condamnée par le peuple. Je l'ai condamnée pour ma part et j'ai fait tout en mon pouvoir pour la faire condamner par les autres. Maintenant, le parti libéral s'oppose à une politique temporaire, afin de faire revivre une politique permanente. Est-ce là de la sincérité?

On a proposé amendement sur amendement, pour détruire en apparence une loi que l'on approuve en principe. Les deux partis semblent s'entendre sur le fait qu'il faut dépenser de l'argent pour la mère patrie. Mais l'honorable chef de l'opposition va encore plus loin, lorsqu'il dit que ce n'est pas seulement avec de l'argent que l'on s'acquitte d'une dette de gratitude, et qu'il est prêt à contribuer même par le sang de nos enfants, en revenant à la politique navale qu'il a patronisée autrefois et qu'il veut faire revivre aujourd'hui. Pour ma part, je n'en veux pas, et si j'ai condamné dans le passé le projet du chef de l'opposition, je condamne aujourd'hui la proposition du Gouvernement. Ce sont là deux politiques que je condamne absolument et qui sont réprouvées par le sentiment du pays.

Il y a quelque temps, j'avais l'honneur de demander au chef du Gouvernement de référer au peuple cette loi de contribution, ainsi que la loi de l'ancienne administration par voix de plébiscite. Je le répète, je crois que c'est le seul moyen de connaître, d'une manière parfaitement claire et non ambiguë, la volonté populaire. Mais les deux partis se sont entendus pour faire rejeter cet amendement que j'avais l'honneur de proposer.

M. GAUVREAU: C'est une conspiration.

M. GUILBAULT: Oui, il y a conspiration, mais c'est une conspiration des deux partis pour dépenser l'argent du peuple qui ne veut pas en donner pour les armements; c'est une conspiration des deux partis pour étouffer la voix du peuple.

M. GAUVREAU: C'est la marote de Bourassa.

M. GUILBAULT: Il me fait plaisir d'appuyer la motion de l'honorable chef de l'opposition, mais, je le répète, non pour les motifs qu'il a donnés lui-même.

Quand on a dit que les députés indépendants n'étaient pas loyaux, on se trompait, comme on s'est trompé et on a trompé le peuple quand on a attribué aux journaux indépendants des articles et des caricatures qu'il n'ont jamais publiés, mais qui étaient, comme l'a dit l'honorable premier ministre ce matin, une pure invention des libéraux et du journal "Le Canada". On va continuer la même tactique en mentant sciemment. On va dire dans Ontario que les indépendants ne sont pas assez loyaux, et dans Québec que cette contribution va ruiner le pays. C'est le même jeu qui va recommencer.

Quant à une politique permanente, l'honorable premier ministre s'est engagé à n'en

pas émettre une sans, au préalable, consulter le peuple; mais, pour ma part, je m'oppose de toutes mes forces à ce que le premier pas soit fait dans cette voie, en votant aujourd'hui une contribution même temporaire. C'est pour cette raison que je voterai en faveur de l'amendement du chef de l'opposition, mais non pour les motifs qu'il a donnés.

Je désirerais dire quelques mots en anglais afin de mieux faire comprendre mon attitude par ceux des honorables députés qui ne comprennent pas le français.

(Traduction). Je suis en faveur de cet amendement et je suis prêt à l'appuyer, mais non pas pour les raisons données par l'honorable chef de l'opposition. Ce dernier a en vue le maintien en vigueur de la loi du service naval, et j'ai déclaré dans la province de Québec, et partout où j'ai pris la parole, que j'étais opposé à cette loi; mais de même que mes honorables ami nationalistes, je suis aussi opposé au présent bill, bien que ce ne soit pas, je le répète, pour les mêmes raisons que le chef de l'opposition.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Il y en a beaucoup d'autres comme vous.

M. GUILBAULT: Vous n'en êtes pas.

M. LAPOINTE: Non, je n'en suis pas, Dieu merci.

M. GUILBAULT: Le peuple en est, et je suis avec le peuple. Je répète que j'appuie la motion de l'honorable chef de l'opposition, mais pour des raisons toutes différentes de celles qu'il a données.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il semble y avoir eu une certaine rivalité entre l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Joliette sur la question de savoir qui aurait l'honneur de proposer le renvoi de ce bill à six mois. Avant la suspension de la séance, à six heures, l'honorable député de Joliette (M. Guilbault) s'est levé, mais il a cédé son tour, quand l'Orateur a accordé la parole à l'honorable chef de l'opposition. C'est ainsi que mon très honorable ami a pu proposer sa motion.

Je ne le suivrai pas dans tout ce qu'il a dit. Il a parlé de l'impitoyable clôture qui a été imposée, après que l'article 2 du bill eut été discuté en comité pendant vingt jours. Si cela constitue une clôture impitoyable, mon honorable ami a raison de se plaindre, mais un autre orateur de la gauche nous a averti que nous n'avions pas à nous embarrasser de répondre à ceux qui prétendent que l'opposition n'a pas eu toute la latitude nécessaire pour discuter cette question.

L'honorable chef de l'opposition revient sur la question de l'appel au peuple. Lorsque, en 1910, il soumit au Parlement un projet qu'il déclarait être la politique définitive et permanente du pays, en deux occasions, et peut-être trois, il a voté pour qu'il n'y eût pas d'appel au peuple avant l'adoption de cette politique. Lorsque, mieux éclairés par le mémoire de l'amirauté, nous proposons une mesure temporaire, pour une aide immédiate et effective, mon très honorable ami quitte l'attitude qu'il prenait en 1910 et demande qu'on en appelle au peuple, avant de rien décider. Il demande que nous en appelions aux électeurs, bien que le 13 février et le 27 février. lui et tous ses partisans, aient voté en faveur de cette contribution de $35,000,000, bien que l'argent dût être employé autrement.

M. LEMIEUX: Cela n'est pas nouveau.

M. BORDEN: Mon honorable ami a pris la parole plusieurs fois sur cette question sans rien apporter de bien nouveau dans le débat.

L'honorable chef de l'opposition a découvert ce qu'il croit être une preuve concluante et irréfutable que le cas d'urgence n'existe pas, que notre aide n'est pas nécessaire et que le devoir du Canada est de rien faire pour le moment. Il s'appuie, pour parler ainsi, sur le fait que ces navires ne seront pas sur le théâtre des hostilités, puisqu'ils seront stationnés, non pas dans la mer du Nord, mais à Gilbraltar. S'est-il si complètement désintéressé de ce qui s'est passé depuis un an dans la chambre des communes d'Angleterre, pour ignorer dans quel but la flotte de la Méditerranée est stationnée à Gilbraltar et non à Malte? Le premier lord de l'amirauté a expliqué clairement, il n'y a pas encore un an, les raisons de ce changement, et l'explication qu'il a donnée, c'est que ces navires seront à deux ou trois jours de la mer du Nord et qu'en cas d'urgence les deux flottes pourront être réunies pour la défense de l'Angleterre.

Mon très honorable ami dit que cette flotte restera sous la protection des canons de Gilbraltar et ne combattra pas. Permettez-moi de faire une distinction entre cette flotte et celle que mon honorable ami proposait en 1910. Cette escadre sera composée de cinq des plus formidables grands croiseurs qui existent; elle pourra être envoyée dans la mer du Nord, dans la Méditerranée, dans l'Atlantique, en Australie, dans le Pacifique, partout où on pourrait en avoir besoin. Ce n'est pas une flotte destinée à être tenue éloignée du théâtre des hostilités. Bien au contraire, ce sera la flotte la plus rapide qui existe; une flotte composée de croiseurs cuirassés du modèle le plus puissant et le plus rapide, une flotte qui sera en état de rendre tous les services dont l'empire pourrait avoir besoin.

L'honorable chef de l'opposition s'en tient à la loi du service naval canadien qu'il a fait voter en 1910. Autant que j'ai pu saisir son raisonnement, il voudrait que le Canada s'abstienne absolument, tant que nous ne serons pas en état de construire nous-même une marine. Si ce n'est pas ce qu'il a voulu dire dans les discours qu'il a prononcés sur cette question, il ferait bien de le déclarer dès à présent.

Si je comprends bien ces propositions, nulle partie de cet argent ne devrait être dépensée en dehors du Canada; il faudrait que, en présence de l'état de choses révélé par le mémoire de l'amirauté, nous nous croiserions les bras, au Canada, ainsi qu'il l'a fait au cours des quinze années qu'il a passées au timon des affaires; il nous faudrait attendre le jour où nous pourrions, au Canada, non seulement construire les coques de ces cuirassés d'escadre, mais encore fondre les pièces de blindage, les canons, tous les engins qui doivent se trouver à bord d'un dreadnought bien outillé. Qu'est-ce que cela signifie? Tous les honorables membres de cette Chambre connaissent le délai indéfini que mon très honorable ami a demandé en 1902 et 1907.

J'ai ici les paroles qu'il a prononcées alors et que je pourrais citer à la Chambre si je le voulais, mais j'affirme positivement le fait dans les termes mêmes que j'ai employés et je mets mon honorable ami au défi de contredire ce que j'ai avancé. Il se gardera bien de relever le gant, parce qu'il sait que je parle en m'appuyant sur le dossier de la cause. Il a été jusqu'à dire qu'en 1909 la Chambre avait adopté une certaine résolution et qu'il avait entrepris de mettre à effet cette résolution par son projet de 1910. J'ose dire qu'il n'a pas entrepris de mettre à exécution, au moyen du statut relatif au service naval de 1910, la résolution adoptée par la Chambre en 1909. Cette résolution voulait la création, au Canada, d'un service naval qui devait être étroitement uni au service naval de l'empire et conforme aux données conseillées lors de la dernière conférence impériale. Ces derniers voulaient qu'en temps de guerre toutes les forces navales de l'empire s'unissent pour repousser toute attaque; qu'elles fussent sous une seule direction ou une seule autorité et qu'on ne les considérât pas comme des marines de guerre détachées, qu'une puissance ennemie pourrait anéantir.

Mais l'urgence nécessite plus, répète mon très honorable ami, bien qu'il ne s'arrête pas à discuter cet aspect de la question.

Il affirme qu'il n'y a pas d'urgence, pas de nécessité et ses partisans ont dit et répété que l'Angleterre est riche; qu'elle est prête à maintenir sa marine de guerre sur un pied tellement fort qu'aucune puissance n'osera l'attaquer, et il conclut: Pourquoi arrêterions-nous une politique se rapportant à cette question? Il n'y a pas d'urgence, dit mon très honorable ami; il n'existe pas de nécessité, donc il n'y a pas de motif qui puisse nous engager à prendre une initiative. Cependant, j'aimerais à lui faire observer qu'un de ses propres collègues—et un collègue important, je crois, l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver)—a dit ce qui suit, ici même, il y a un peu plus d'un an:

S'il était nécessaire, il y a deux ans, de préparer cette défense navale, combien plus grande est cette nécessité, aujourd'hui! Il y a deux ans, il n'y avait que le soupçon du danger, mais, aujourd'hui, l'Allemagne et l'Angleterre font preuve l'une envers l'autre de méfiances réelles. Il est reconnu que la seule sécurité que possède aujourd'hui l'Angleterre se trouve dans sa marine de guerre et que, sans cette dernière, le prestige de la Grande-Bretagne serait nul et les libertés du Canada seraient menacés.

Et plus loin:

Je dis qu'il est admis que l'empire, même depuis les jours de Napoléon 1er, n'a été dans un péril aussi grand que celui où il s'est trouvé, au cours de ces deux derniers mois. Se trouve-t-il quelqu'un qui nie cela?

Plus loin encore:

Mais je dis que, dans les circonstances qui se sont produites, au cours des deux derniers mois, alors que, jusqu'à hier, on s'attendait à apprendre par le câble la nouvelle et la déclaration de la guerre, ces honorables ministres ne peuvent se soustraire à la responsabilité qui leur incombe, en disant qu'ils n'ont pas de politique arrêtée.

Je pourrais citer une foule d'extraits des principaux journaux libéraux, publiés dans Ontario, qui ont fait le même avancé, au cours de l'été dernier. Ces vues n'ont été mises de l'avant que depuis huit ou neuf mois.

Qu'on me permette de lire des extraits d'articles publiés par une ou deux feuilles libérales, parce qu'il convient d'établir le contraste entre l'attitude que tient aujourd'hui une certaine partie de la presse libérale, celle que les mêmes journaux ont tenue, au cours de l'été dernier et même de l'automne. Je cite l'extrait suivant du journal auquel j'ai fait allusion, le "Globe", de Toronto:

Le discours que M. Churchill a prononcé sur la défense navale de l'empire indique clairement l'attitude que le Canada doit tenir. Il a affirmé que c'était seulement par une étude réfléchie et par une préparation méthodique pousuivie durant toute une série d'années, que l'Angleterre pourrait augmenter le niveau de sa puissance maritime en Europe seulement, bien qu'il ait ajouté: "Nous avons à protéger les dominions et les territoires répandus dans tous les océans et sur tous les continents. Voilà, en un mot, le problème que

l'Angleterre doit résoudre. Voilà également pour les colonies autonomes d'outre-mer l'occasion de cesser de pressurer comme une éponge—le mot n'est certainement pas trop fort—la mère patrie dans le cas de la défense navale.

Et toujours du même journal:

Le problème de la défense navale britannique s'est trouvé grandement compliqué par la puissance maritime grandissante de la Triple Alliance et par le déclin de celui de la France. Il y a dix ans, les forces navales de l'Allemagne étaient relativement insignifiantes et, même aujourd'hui, l'Allemagne est absolument surpassée quant aux dreadnoughts du type le plus formidable. Cependant, les unités de cette catégorie comptent moins, même aujourd'hui; quant à la construction des dreadnoughts, les puissances qui composent la Triple Alliance—l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie—sont toutes fièvreusement à l'œuvre. On estime qu'à la fin de l'hiver de 1913, la Triple Alliance pourra aligner vingt et un dreadnoughts contre vingt-six que l'Angleterre pourra montrer, ce qui représente une bien petite marge de supériorité.

Plus loin encore—et je me permets de faire cette autre citation parce que l'opinion du journal en question exerce une grande influence sur les membres de la gauche, et qu'en appelant leur attention sur un langage aussi sincère et aussi énergique, je réussirai peut-être à déterminer quelques-uns d'entre eux à appuyer le projet de loi:

Pour le moment, la paix universelle est assurée, grâce à la marine anglaise. Toutefois, tout esprit réfléchi qui envisage l'avenir doit reconnaître que l'Angleterre ne sera pas toujours en mesure de jouer à la " bataille " avec l'Allemagne en matière de construction des navires de guerre. La population allemande est de 65,000,000 et s'accroît de plus de 1,000,000 chaque année. Les Allemands n'émigrent pas, ils restent au pays pour augmenter la puissance de l'Allemagne. Il émigre moins de 30,000 Allemands par année. L'Angleterre, qui ne compte que 45,000,000 d'habitants, fournit tous les ans dix fois plus d'émigrants que l'Allemagne. Ce sont, pour la plupart, des jeunes gens pleins d'aptitudes et doués de l'esprit d'entreprise. Leur départ prive la mère patrie de l'élément le plus vigoureux de sa population et la met vis-à-vis de l'Allemagne dans un état de plus en plus accentué d'infériorité sous le rapport de la population et des ressources.

Voilà un langage vraiment sérieux que tenait, il y a un an à peine, un des collègues les plus marquants de mon très honorable ami, l'un des chefs de la gauche; voilà en quels termes se prononçait l'un des principaux organes que le parti libéral compte dans la province d'Ontario. Plus récemment, cet hiver, et même au cours des trois, quatre et cinq dernières semaines, on prétendait qu'il n'y avait plus de nuages à l'horizon, qu'il n'y avait pas de guerre à redouter et que la paix de l'Europe était assurée. Il y a quelque temps, le chef de l'opposition se prononçait contre la participation de la Grande-Bretagne à une démonstration navale en face de la côte monténégrine, alléguant qu'il était injuste de la part de l'Angleterre et de certaines autres puissances européennes de faire une démonstration semblable dans les circonstances. Bien que la question de savoir si le Canada doit verser la somme de $35,000,000 à titre de contribution immédiate et effective à la défense navale de l'empire ait donné lieu à d'interminables discussions et à d'ennuyeuses redites, je ferai observer à mon très honorable ami que la paix européenne s'est trouvée fort gravement compromise, s'il faut en croire sir Edward Grey, ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne. Voici ce qu'il dit:

Les opérations militaires dirigées par le Monténégro contre Scutari font partie d'une guerre de conquête, et la sympathie que l'on a pour le Monténégro et d'autres pays qui combattent pour leur existence nationale, il n'y a aucune raison de ne pas l'accorder également à la population albanaise de la ville et des environs de Scutari, composée en majeure partie de catholiques et de musulmans qui combattent pour la conservation de leurs terres, de leur langue, de leur religion et de leur existence. Pour ces motifs, le gouvernement de Sa Majesté n'a pas hésité à devenir partie à la convention des puissances relativement à l'Albanie. Cette convention à l'égard des frontières de l'Albanie est intervenue entre les puissances à la suite de longues et laborieuses négociations diplomatiques. Cette entente laisse une grande étendue de territoire à partager entre le Monténégro et la Serbie, qui trouveront là le fruit de leur victoire. La convention était indispensable à la paix européenne, et je considère qu'elle a été conclue juste à temps pour maintenir la paix entre les grandes puissances. Si l'on venait à la contester, les puissances devraient intervenir pour assurer le maintien de la paix.

La Chambre souffrira donc que je lui fasse observer qu'il y a quelques semaines à peine, la paix de l'Europe se trouvait grandement compromise, et que ceux qui prétendaient qu'il n'y avait ni guerre ni désaccord à redouter, que l'empire n'avait aucune attaque à craindre, n'avait ni le coup d'œil ni l'autorité que dénote la citation que je viens de faire du langage que sir Edward Grey tenait le 7 avril dernier.

Un mot, maintenant, de la loi du service de la marine de 1910. Il est bon de s'expliquer clairement sur cette question. Je n'entends pas prendre mon très honorable ami à partie à cause de ce qu'il pense aujourd'hui ou ce qu'il pourra penser plus tard de la participation du Canada à la défense de l'empire. Comme chacun des autres membres de la Chambre, comme tout autre citoyen du Canada, le chef de l'opposition a droit à son opinion; je voudrais cependant lui rappeler une chose que j'ai déjà signalée: c'est que de 1902 à 1911,

son attitude semble avoir été celle de quelqu'un qui ne tenait pas à ce que le Canada participât en aucune façon à la défense navale de l'empire.

J'ai sous les yeux certaine déclaration que M. Merriman faisait récemment au cours d'un débat au parlement sud-africain. Parlant de l'attitude de mon très honorable ami, à la conférence à laquelle il avait souvent pris part avec lui, M. Merriman disait. . .

Sir WILFRID LAURIER: Il n'a pris part à aucune des conférences auxquelles j'ai assisté.

M. BORDEN: Je me trompe et m'empresse de reconnaître mon erreur. Je suis bien sûr, cependant, que M. Merriman assistait à la conférence de 1909; je me souviens d'avoir lu cela quelque part.

Sir WILFRID LAURIER: M. Merriman n'a pas assisté à une conférence à laquelle j'étais présent, ni en 1902, ni en 1907 ou en 1911. Il a assisté à la conférence de 1909 à laquelle je n'étais pas présent.

M. BORDEN: Non, mon très honorable ami ne s'y trouvait pas, mais ses collègues y étaient, agissant d'après ses instructions. Pendant le débat qui a eu lieu au parlement sud-africain, M. Merriman a ajouté que ce qui les frappaient le plus, lui et son collègue, c'est que l'objet du Canada semblait être d'arborer son propre drapeau et de revendiquer cette indépendance qui existera un jour. C'est là une déclaration très significative, si elle repose sur des actes qui la justifient. Je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur ce sujet. Mon très honorable ami avait autrefois des opinions sur cette question. Il les a rappelées dans son discours du 12 décembre dernier lorsqu'il a dit que ces propos étaient ceux d'un jeune homme. Je lui rappellerai de la manière la plus aimable possible que les propos dont il a été question n'ont pas été tenus dans sa jeunesse, mais après qu'il eût passé vingt ans au Parlement et qu'il eût dirigé son parti pendant cinq années. C'est là un fait significatif qu'il ne doit pas oublier lorsqu'il traite ce sujet.

Occupons-nous maintenant de la loi sur la marine canadienne, adoptée en 1910. Les députés de la gauche ont dit et répète au cours du débat que le présent bill paraît de prime abord plus ou moins anodin, mais qu'il faut l'interpréter à l'aide du discours que j'ai prononcé en le déposant et à l'aide de mes déclarations subséquentes. Je veux bien qu'il en soit ainsi, autant que le bill et le discours prononcé à son sujet indiquent le programme du parti que j'ai l'honneur de diriger. Si c'est là la véritable doctrine à appliquer au présent bill et à mes commentaires sur celui-ci, j'imagine que c'est également la véritable doctrine à appliquer à la loi de 1910 sur la marine canadienne, interprétée à l'aide des discours que mon très honorable ami a prononcés pour l'appuyer. Il a une notion du devoir du Canada envers l'empire, et j'en entretiens une autre qui semble être tout à fait différente. Si je saisis bien sa pensée, mon très honorable ami est d'avis que le Canada doit avoir son propre service naval, que ses navires peuvent observer et observeront la neutralité en temps de guerre, à moins que le Gouverneur en conseil ne rende un décret déclarant qu'ils prendront part aux hostilités; que même nos rives et nos ports seront neutres en temps de guerre, c'est-à-dire que mon honorable ami conçoit une marine canadienne qui serait absolument distincte de la marine de la Grande-Bretagne et du reste de l'empire; que nous ne devrions pas élever la voix ni exercer d'influence dans les conseils de l'empire qui décident de la paix et de la guerre, et que nous pourrons observer la neutralité en temps de guerre, suivant lui; en temps de paix, nous jouirons des avantages que nous procure notre union avec l'empire, et en temps de guerre, nous jugerons si la querelle est juste et si nous ne la croyons pas juste, nous ne rendrons pas de décret du conseil, nous ne réunirons pas le Parlement—car, en cas d'inaction, d'après la loi de 1910, le Parlement ne se réunit pas—et les navires du Canada, ainsi que ses rives et ses ports, observeront la neutralité. Je ne crois pas que ce que je viens de dire dénature la pensée de mon très honorable ami. S'il le croit, je lui rappellerai ses propres paroles, afin qu'il ne puisse pas y avoir de doute à ce sujet. J'extrait le passage suivant du débat qui a eu lieu sur cette question en cette enceinte en 1910:

M. BORDEN: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il du lui poser une question? Supposons qu'un navire de guerre canadien rencontre un navire ennemi dont l'armement et la puissance lui soient égaux, et que cette rencontre se produise sur la haute mer, que fera-t-il? Je ne suppose pas qu'il soit attaqué, mais attaquera-t-il lui-même ou repoussera-t-il une attaque?

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore s'il engagera le combat, mais tout ce que je sais, c'est qu'il ne pourra combattre tant que le gouvernement qui l'a commissionné ait décidé s'il doit prendre part à la guerre. Voilà l'attitude que nous prendrons; mon honorable ami en voudrait une autre. Il dit qu'il est certain que dans toutes circonstances nous sommes tenus d'envoyer nos navires participer à la guerre. Notre attitude est différente. Que le pays se prononce entre nous.

M. R. L. BORDEN: Mais nos ports de mer observeront-ils cette neutralité de notre flotte jusqu'au moment ou le conseil aura rendu un décret?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire en me demandant si ces navires devront observer la neutralité.

M. R. L. BORDEN: J'ai compris que le très honorable premier ministre déclarait que nos navires de guerre ne devraient pas engager le combat avant d'en avoir reçu l'ordre et, cela va sans dire, ils observeraient, dans ce cas, la neutralité jusqu'au moment où le Gouverneur siégeant en conseil des ministres déciderait qu'ils pourraient participer à la guerre. Ai-je mal établi l'attitude de mon honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER: Non.

M. R. L. BORDEN: Dans ce cas, étant donné que nos navires, dans les circonstances mentionnées, observeront la neutralité, pour ainsi dire, j'aimerais savoir s'il en serait ainsi de nos ports.

Et ainsi de suite. Mon honorable ami s'est exprimé ainsi, et ce sont là les sentiments de tous les membres de la gauche relativement à la loi de 1910 concernant la marine.

M. MACDONALD: N'est-ce pas aussi la politique de l'Australie?

M. BORDEN: Je ne la comprends pas ainsi. Est-ce là votre politique?

M. MACDONALD: L'honorable premier ministre dit qu'il ne la comprend pas de cette façon. Qu'il soit franc et qu'il fasse la distinction entre la politique navale australienne et la politique navale canadienne.

M. BORDEN. Lorsque mon honorable ami sera assez franc pour me donner une réponse, je discuterai ce sujet. Je dis donc que tous les membres de cette Chambre ont droit à leur opinion, et j'ai expliqué l'attitude des membres de l'opposition telle que je la comprends, j'ai fait voir que leur marine sera neutre en temps de guerre à moins d'un décret du conseil des ministres, et ils ne tiennent pas à ce que le Canada prenne part nécessairement aux guerres de l'Angleterre. Le très honorable chef de l'opposition en a donné plusieurs exemples. Je les ai aussi sous la main.

Il a dit que si la guerre de Crimée revenait et si nous avions une marine et s'il était premier ministre, que cette marine ne prendrait pas part à cette guerre. Il a dit de plus que si l'Angleterre faisait une autre démonstration contre l'Egypte à Alexandrie, et si le Canada avait une marine et qu'il fut premier ministre, cette marine resterait neutre et n'y prendrait point part, et en définitive ne prendrait point part, je suppose, à aucune guerre résultant de cette démonstration.

La marine anglaise a protégé le Canada, les navires canadiens, le commerce canadien dans toutes les parties du monde. C'est la seule protection que nous avons sur la haute mer. Supposons que le Canada vienne en difficulté avec une autre nation par suite de quelque acte de sa part; supposons que nous ayons appliqué une loi trop sévèrement, et supposons que le gouvernement du Royaume-Uni n'approuve pas notre action, est-ce que l'Angleterre devra nous appliquer la même règle? L'Angleterre dira-t-elle: notre marine ne vous protègera pas, ni vos côtes ni votre commerce tant que nous n'adopterons pas un arrêté du conseil; et comme nous ne croyons pas que votre querelle soit juste, nous n'en adopterons aucun, et vous pouvez vous défendre seuls. Y a-t-il un membre de cette Chambre qui croit que l'empire peut être tenu uni par une politique de ce genre?

Quelle est l'autre conception de notre devoir? Nous disons que nous aurons une division ou unité canadienne dans la marine anglaise, parce que cela flatte le sentiment du peuple canadien de voir qu'une partie da la marine anglaise sera nettement canadienne, mais que toutes les forces de l'empire seront unies en temps de guerre pour repousser tout envahisseur ou assaillant des Iles-Britanniques du Canada ou de toute autre partie de l'empire. Nous disons aussi, et je crois que nous avons raison, que lorsque nous aurons pris une part définie dans la défense navale de l'empire, alors, lorsqu'il s'agira de décider une question de défense, de paix ou de guerre dans les conseils de l'empire, nous voulons, comme Canadiens, avoir une voix dans ces conseils. Les honorables membres de la gauche paraissent s'alarmer d'une proposition de ce genre; ils disent que c'est un abandon de notre autonomie. Je prétends le contraire et je soumets à tous les membres de cette Chambre que ce n'est pas un abandon, mais un pas en avant dans la politique suivie par ce pays pendant les dernières soixante et quinze années. Qu'avons-nous obtenu après les troubles de 1837. Nous avons eu le gouvernement responsable, la responsabilité de l'exécutif au peuple, le contrôle absolu du Parlement sur les revenus du pays. Nous avons obtenu ensuite la disposition de nos terres publiques, qui ont été administrées non pas par le parlement de la mère patrie, mais par le Parlement et le Gouvernement du Canada. Nous avons obtenu plus tard la direction absolue de notre politique fiscale, et nous avons été jugés dignes de faire nos propres traités de commerce, de sorte que nous avons avancé par degrés, des rudiments du gouvernement personnel qui existait avant 1837 à l'état de nation dans l'empire, possédant pratiquement une autonomie complète, et n'est-ce pas un développement légitime de cet accroissement de pouvoir et d'influence, que nous réclamions aussi d'avoir voix dans les conseils de l'empire qui déterminent la paix et la guerre, spécialement ainsi que je le comprends, si le Canada, tant qu'il restera dans l'em-

pire, doit prendre part à toute guerre dans laquelle l'empire sera engagé.

Je ne crois pas que cette théorie de neutralité qui semble plaire aux honorables députés de l'opposition puissent soutenir une analyse sérieuse. Je lis dans les dépêches télégraphiques de ce matin que le révérend J. T. Lawrence, autrefois professeur de droit international à l'université de Cambridge, a discuté les relations des possessions britanniques avec la mère patrie au sujet de cette question, et les dépêches donnent ses conclusions comme suit:

Au sujet de la question de neutralité, il a dit que les grandes colonies autonomes ne pouvaient pas invoquer le principe d'une responsabilité limitée en temps de guerre. Il faut que toutes les parties de l'empire vivent ou périssent ensemble.

Il ajoute plus loin:

De là surgit la disposition de prétendre que les forces armées devraient entièrement être sous son propre contrôle, et il ne croit pas que la Grande-Bretagne conteste ce point. Mais la neutralité et la guerre ont été les fonctions des Etats souverains. Une puissance ne pourrait pas plus être neutre dans un port et belligérante dans un autre, qu'un homme ne pourrait être marié dans une partie et célibataire dans une autre partie du pays.

Aucun pays étranger ne reconnaîtrait de semblables arrangements d'expédients, si jamais on essayait sérieusement de créer une race curieuse d'entités internationales. Nous serions britanniques à un moment et non-britanniques l'instant d'après, une politique d'expédient qui s'effondrait sûrement.

Ainsi donc, je dis que si vous prenez les deux exceptions, si vous les placez côte à côte et les confrontez, tout honorable membre, qui siège dans cette Chambre et désire sincèrement que le Canada accomplisse sa destinée dans les limites de l'empire, en viendra certainement à la conclusion, non pas que nous aurons des marines distinctes, neutres, si vous voulez, en temps de guerre; non pas que nous n'aurons pas voix au chapitre ni d'influence dans les conseils de l'empire, mais que nous aurons, si vous désirez, une partie canadienne distincte de la marine impériale; que cette partie canadienne distincte de cette marine constituera une partie des forces armées de l'empire en temps de guerre; et que nous aurons, à titre de Canadiens, voix au chapitre et de l'influence dans les conseils de l'empire, qui décident la paix ou la guerre. Il me semble que c'est une conclusion plus raisonnable et plus logique, en ce qui concerne nos relations futures avec la mère patrie, que celle proposée par mon très honorable ami de l'autre côté de la Chambre. Personne n'apprécie plus que moi la difficulté des problèmes qui surgiront dans l'application de tout système permanent de coopération à cet égard, entre les grands dominions et la mère patrie. J'ai dit antérieurement que le problème présente de grandes difficultés, mais que ce simple fait ne devrait assurément pas dissuader les hommes d'Etat de la mère patrie d'étudier le mieux possible la question de tâcher au moins d'adopter par avance une mesure. Dans la proposition que j'ai esquissée le 5 décembre dernier, j'ai indiqué une mesure décisive que nous pouvons actuellement adopter. On a critiqué cette mesure, mais je sais que les hommes d'Etat des deux côtés de la chambre impériale l'ont considérée comme étant non seulement appropriée et opportune, mais comme une mesure qui, à l'avenir, pourra acheminer vers un progrès très important; et qui, tout en défendant l'autonomie des grands dominions de l'empire, leur accordera une voix et une influence raisonnables dans les conseils de l'empire, qui peuvent décider la paix ou la guerre.

Le Canada peut faire un très grand nombre de choses pour venir en aide à la mère patrie, à part la construction de ces navires. Il peut adopter des mesures très importantes à l'égard de questions qui sont entièrement sous sa propre autorité, et au sujet desquelles il ne peut exister de proposition que son autonomie sera troublée de quelque manière.

Prenez, par exemple, la construction de bassins de radoub. Ces derniers, bien qu'ils soient peut-être, en premier lieu, utiles à des fins commerciales, pourraient être construits sous la surveillance de l'amirauté, et ils seraient une aide importante à l'amirauté en temps de guerre. C'est l'intention du Gouvernement de procéder à la construction de bassins de radoub sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. On a débattu dans cette Chambre la question d'un bassin à Québec, et vu qu'il y a sur le Saint-Laurent vingt à vingt-deux navires qui ne peuvent actuellement être mis en réparation en aval de Montréal, j'oserai dire que tous les honorables membres de cette Chambre seront heureux d'approuver l'action du Gouvernement à cet égard. A Halifax et sur la côte du Pacifique, les bassins de radoub sont en nombre insuffisant, et c'est aussi l'intention du Gouvernement de procéder, à ces endroits, à la construction de cales dont chacune est une aide importante, non seulement à la navigation et au commerce de ce pays, mais aussi à l'amirauté, si, par malheur, une guerre se déclarait, et si ses vaisseaux exigeaient les services d'un de ces bassins pour des fins de radoub. Nous pouvons adopter une autre mesure importante, en établissant des bases navales dans l'Atlantique et le Pacifique sous notre entière auto-

rité, et nous pouvons entreprendre la fortification des havres et des ports, où l'on pourra établir ces bases.

Non seulement pouvons-nous entreprendre la fortification de ces ports, en installant des batteries sur la rive, mais nous pouvons aussi bien assurer leur défense au moyen de torpilleurs et d'autres semblables navires, au sujet desquels nous demanderions l'avis et l'aide de l'amirauté. J'ai déjà affirmé dans cette Chambre qu'il n'est pas opportun de concentrer dans le Royaume-Uni les chantiers de constructions navales. Les lords de l'amirauté l'ont reconnu, car ils parlent de l'établissement et du développement graduel dans les dominions d'outre-mer de bassins de constructions navales et de radoub, capables d'abord de construire de petits croiseurs et d'autres navires moins importants, ainsi que des navires pour des fins commerciales. Ces installations pourraient dans la suite être agrandies—et elles le seraient, espérons-nous—de manière à pouvoir construire des vaisseaux beaucoup plus considérables.

Nous croyons que ce serait agir dans l'intérêt du peuple de ce pays si nous encouragions cet établissement et son extension, et j'ai dit le 5 décembre dernier que l'amirauté se propose de se joindre à nous dans ce but, en donnant des ordres pour que les croiseurs de moindre importance et la flottille auxiliaire soient construits en ce pays, pourvu que nous puissions les construire de la manière et dans l'espace de temps voulu pour que les services que les vaisseaux construits en ce pays auront à accomplir soient aussi effectifs que ceux que seront appelés à faire les bâtiments construits dans le Royaume-Uni. Nous pourrons alors nous occuper de la formation des officiers dans le collège naval à Halifax et sur les vaisseaux-écoles destinés à cette fin. Et il serait à propos, je crois, que les navires qui font le service hydrographique et celui des pêcheries canadiennes soient montés par des officiers instruits ici. M. Churchill, dans un discours sur cette question, le 26 mars dernier, s'est servi du langage qui suit:

> De cette manière les dominions recevront l'encouragement de l'amirauté pour développer les bases nécessaires à la marine, les chantiers maritimes, les croiseurs, les flottilles locales et autres flottes subordonnées, qui permettront à l'escadre impériale d'opérer pendant une longue période dans n'importe quel endroit menacé où elle pourrait être envoyé.

Nous avons un service de protection des pêcheries en ce pays et ce service pourrait être augmenté et développé sur une échelle beaucoup plus grande qu'il ne l'a été dans le passé, en y ajoutant de petits croiseurs, lesquels, destinés d'abord à protéger nos pêcheries et nos ressources naturelles contre les maraudeurs, pour servir en temps de guerre, à la protection de notre commerce et pour les fins auxquelles fait allusion M. Churchill dans la citation ci-haut. On remarquera que dans tout cela il y a lieu pour le peuple canadien d'entreprendre beaucoup de choses en vue de la défense de nos ports, de nos côtes et de notre commerce, sur un certain rayon, et qui seraient en même temps d'un secours matériel aux projets de l'amirauté dont M. Churchill donne les grandes lignes.

J'ose croire que lorsque nos honorables collègues de l'autre côté de la Chambre proposent, comme ils l'ont fait, que nous ayons deux unités de flotte au Canada, équipées par nous, ils oublient ce sur quoi j'ai attiré l'attention il y a quelques semaines, que l'instruction des hommes, des artisans, des mécaniciens destinés à la marine royale, constitue un travail de plusieurs années. Créer deux unités de flotte et les équiper avec des Canadiens immédiatement? Mais les chiffres que j'ai donnés à la Chambre en démontrent la complète impossibilité. Que se passe-t-il pour le "Niobé" et le "Rainbow, auxquels les honorables membres de la gauche on si souvent fait allusion? Il arrive ceci: que la grande majorité des hommes qui y suivent l'entraînement ne sont pas des Canadiens.

J'ai déjà dit que cela ne jetait pas de discrédit sur les Canadiens, parce que les nombreuses carrières dans la vie civile ici semblent ne pas engager les Canadiens à entrer dans la marine. Mon très honorable ami a sa propre expérience au sujet de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. En succédant à l'honorable membre, j'ai pris à mon tour la direction de ce service. Eh bien, en quelle situation est-il? Pas plus de 17 p. 100 des hommes de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest sont aujourd'hui natifs du Canada, 70 ou 75 p. 100 viennent des Iles-Britanniques et environ 11 p. 100 viennent d'endroits complètement étrangers aux possessions anglaises. La milice canadienne, maintenant. Environ 80 p. 100 des membres ces corps militaires permanents viennent des Iles-Britanniques. Cela ne jette aucun discrédit sur le Canada, grâce aux nombreuses opportunités fournies de tout côté en ce pays aux hommes de gagner autrement leur vie. Non seulement la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, mais la marine canadienne est en grande partie composée d'hommes venant des Iles-Britanniques.

Les honorables membres de la gauche ont déclaré que ce Gouvernement n'a pas le mandat voulu pour faire cette proposition au Parlement.

Ils disent, en effet, qu'il n'a nullement été de notre part question d'une politique comme celle-là devant le peuple, que celui-

ci ne s'est jamais prononcé sur cette politique et que nous devrions, en conséquence, en appeler au peuple. En 1910, j'ai nettement proposé à la Chambre de voter une somme nécessaire à la construction et à l'équipement de deux croiseurs cuirassés puissants pour aider à rencontrer les besoins des forces navales de l'empire. En novembre 1910, j'ai déclaré dans ce Parlement que si nous arrivions au pouvoir, aux élections suivantes, nous nous informerions de l'amirauté des besoins de l'empire, et que si nous étions convaincus que les besoins de l'empire nécessitaient une aide immédiate et effective, nous demanderions au Parlement d'envoyer cette aide immédiate et effective. Et pendant la campagne de 1911, parlant à Ontario, au cours de mon premier discours de la campagne, j'ai déclaré la même chose au peuple d'Ontario, comme de tout le Canada, j'en ai ici des citations sous la main. Mon très honorable ami, lui-même, parlant à Sorel, dans la province de Québec, durant la campagne de 1911, a prononcé les paroles qui suivent le 3 août:

L'idée de M. Borden est de faire voter $25,000,000 et d'en faire cadeau à l'Angleterre. Voulez-vous une marine construite et équipée au Canada ou envoyer une contribution annuelle en Angleterre?

Mon très honorable ami ne représentait pas ma politique, comme je l'avais présentée devant le Parlement, mais il a indiqué au peuple du Canada que j'avais fait des propositions de cette nature et de cette manière. Il a très clairement appris à ses auditeurs, ainsi qu'au peuple canadien, auquel la presse répétait ses paroles, que deux politiques distinctes étaient alors soumises au pays, que la politique consistait à accorder à l'empire une aide effective et immédiate, grâce aux moyens que je demande aujourd'hui au Parlement de sanctionner.

Dans ces circonstances, eu égard aux paroles que j'ai prononcées en février 1910 et réitérées au mois de novembre de la même année, eu égard à mon discours d'inauguration de la campagne dans la province d'Ontario cette année-là, eu égard au manifeste adressé par le leader de l'opposition lui-même aux électeurs de la province de Québec, pour indiquer le contraste entre les deux politiques, je ne puis saisir l'argument des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, lorsqu'ils déclarent que le Gouvernement n'a pas de mandat pour proposer cette politique ou demander au Parlement de la ratifier.

Mais, monsieur l'Orateur, le présent Parlement et le présent Gouvernement ont un mandat plus direct d'adopter cette loi que le Gouvernement de mon très honorable ami et le Parlement d'alors qu'il dirigeait n'en avaient d'adopter une des plus importantes mesures qu'il ait fait sanctionner par ce Parlement, dans toute la durée des quinze années de son ministère. Si un honorable membre de la gauche veut indiquer une mesure importante que le parti libéral ait jamais fait adopter par ce Parlement, et à l'égard de laquelle ils avaient reçu du peuple canadien un mandat aussi direct que celui que nous tenons au sujet de cette importante question, l'argument qu'ils ont apporté pourrait avoir quelque valeur. Ces propositions que nous présentons accorderont une aide immédiate aux forces navales de l'empire, au point de vue matériel. Mais il existe d'autres points de vue, auxquels mon honorable ami a fait allusion, l'appui moral et la force morale qu'elles apportent à l'empire. Il est à regretter qu'un certain nombre d'honorables membres de l'autre côté de la Chambre aient jugé à propos de parler avec quelque transport de joie de leurs efforts, en vue de détruire cet appui moral et cette influence morale, que cette mesure procurerait par ailleurs. Ce n'est pas, me semble-t-il, l'esprit qui devrait animer des hommes ardemment et patriotiquement désireux de faire quelque chose au sujet de ce qui est nécessaire et urgent dans les intérêts de tout l'empire, car cette proposition n'est pas au seul profit de la Grande-Bretagne, elle n'est pas pour le seul compte du Canada; notre proposition porte la construction de trois bâtiments de guerre du type le plus moderne et le plus puissant ainsi que leur mise à la disposition de Sa Majesté le roi, en vue de la défense commune de l'empire dans son ensemble. Telle est notre politique.

Si, dans la suite, les électeurs canadiens se prononcent en faveur d'une politique comportant la création d'une escadre sur l'Atlantique et d'une autre sur le Pacifique, on pourrait utiliser à cette fin les vaisseaux dont nous projetons la construction. On pourrait en toute probabilité les utiliser de cette manière, avant même qu'ils fussent mis en service. Il est très malheureux que les honorables membres de la gauche ne se soient pas pénétrés de cette idée. En ce qui nous concerne, nous croyons que lorsqu'on aura retiré pour protéger le cœur de l'empire la moitié des forces impériales, dont le pavillon flotte sur tous les océans et sur toutes les mers, lorsqu'on aura en grande partie laissé sans protection la Méditerranée elle-même, le temps sera arrivé pour le Canada d'affirmer sa position dans l'empire et de proclamer au monde l'unité de l'empire dans l'organisation de sa défense. C'est le moment pour nos collègues de la gauche de cesser leur opposition et de nous aider à prendre des mesures immédiates et effectives. C'est ce que nous demandons par la proposition que nous avons soumise à la Chambre.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): La question que nous débattons ce soir en est une sur laquelle les partis ont été partagés depuis 1909, mais sur laquelle ils ont alors été unanimes. En professant l'opinion des honorables messieurs siégeant derrière moi et à mes côtés, nous n'admettons pas un seul instant que nous soyons moins loyaux que les députés ministériels. Nous pouvons être plus mesurés à ce sujet. Nous pouvons ne pas nous présenter dans les plis du drapeau britannique chaque fois que nous tenons une réunion; les actions du parti libéral parlent plus haut que les paroles de mes honorables amis de la droite. Il y a un instant, mon très honorable ami a parlé de la lenteur du gouvernement libéral à faire quelque chose pour l'empire britannique, en ce qui concerne la défense navale. Il a oublié que le Canada a prospéré et s'est développé au point de devenir une nation, et qu'il n'était pas, il y a des années, en état de réaliser ce qu'il est à même d'accomplir aujourd'hui. Mais, quant à la lenteur du parti libéral envers la mère patrie, les amis de mon très honorable ami ont pendant dix-huit ans tenu les rênes du pouvoir dans cette Chambre, et en dépit de toutes leurs professions de loyauté, ils n'ont jamais accordé à la mère patrie de préférence pour ses marchandises sur le marché canadien. Il appartenait aux libéraux d'accorder cette préférence.

M. LEMIEUX: Que nos adversaires ont combattue.

M. GRAHAM: Je pourrais ajouter qu'ils s'y sont opposés, et je suppose qu'il s'y opposeraient encore. Mon très honorable ami a discuté assez librement les pouvoirs de la guerre et le droit des hommes d'être guerriers. Le Canada, a-t-il déclaré, devrait s'aligner au combat, où que ce dernier puisse avoir lieu. C'est évidemment une fête mobile de nos jours. Pendant son discours, mon esprit était attiré vers l'autre côté de la question, et je désire demander aux membres de cette Chambre s'il ne vaut pas la peine de nous arrêter, et de voir si, à titre de jeune pays, en coopérant avec le grand empire britannique, nous ne devrions pas considérer un peu plus les bienfaits de la paix que nous étendre sur les triomphes de la guerre.

Nous nous unissons actuellement aux autres parties de l'empire britannique et aux Etats-Unis pour préparer une célébration de paix. En même temps que nous entretenons notre équipement à titre de nation, nous devrions hésiter, monsieur, à franchir la ligne de cet équipement et à parler de placer des navires en ligne offensive, à provoquer la guerre, d'après certains honorables membres, plutôt qu'à l'éviter.

M. BORDEN.

Dans la maturité de son âge, lord Morley se rend en Allemagne, et il sera, je crois, un facteur important dans le débat de la question, non pas d'augmenter la construction des grands bâtiments de guerre, mais de la réduire. Je crois que nous devrions hésiter avant de faire porter tout le poids et toute la force de notre argument sur la nécessité de nous préparer à la guerre. Après tout, dans un pays comme celui-ci où, durant cent ans, nous avons vécu à côté d'un puissant pays sans aucun signe de trouble, sans avoir été obligés de pointer un canon, soit dans un but offensif ou défensif, nous devrions plutôt nous inculquer les leçons de la paix que celles de la guerre. A l'avenir, malgré notre état de préparation, je prédis que les monuments érigés au Canada proclameront les triomphes de la paix, et non le caractère agressif et l'effusion de sang de la guerre. Les observations de mon très honorable ami ont été de deux ou trois chefs. Un était l'urgence. Cette urgence est très évasive. Elle a été expédiée "ad patres" et elle est partie non regrettée, sans honneur et non célébrée. Malgré les efforts de mon très honorable ami pour exciter l'enthousiasme à son égard, il n'a pu déterminer l'endroit de l'empire britannique où l'urgence existe actuellement. Elle a commencé dans la mer du Nord et le premier lord de l'amirauté l'a transportée à Gibraltar, puis il l'a attachée à une escadre volante. Je ne sais réellement pas où elle surgira ensuite, car le premier ministre l'a suivie, ce soir, jusqu'en Bulgarie. Nous pourrions aussi bien admettre—et les honorables membres de cette Chambre de même que le peuple du pays le savent—qu'il n'existe pas d'urgence. J'avoue qu'il existe une nécessité. Quelle est-elle? D'une politique d'atermoiements? Non, d'une politique permanente pour le Canada, à titre de partie de l'empire britannique. Pourquoi temporiser? Pourquoi avoir une politique d'expédients? Le peuple canadien le sait, les honorables membres de ce côté (la gauche) le savent, comme le savent les membres de l'autre côté. Sans l'élection de Drummond-Arthabaska, cette politique n'aurait jamais été soumise à l'électorat canadien. Mais, monsieur, dans la formation de son cabinet, mon très honorable ami a admis l'alliance. Personne ne prend au sérieux l'assertion qu'il n'a pas été effectué d'alliance entre les nationalistes et le parti conservateur. Ils se sont promenés la nuit la main dans la main et ils se sont pavanés côte à côte pendant le jour. Il n'a pas été affirmé, même par mon très honorable ami, qu'ils n'étaient pas amis de cœur. Lors de la formation d'un cabinet, qu'est-il arrivé? Qui faisait partie du Gouvernement? Etait-ce les Forget,

les Maréchal et les tories de vieille roche de la province de Québec? Ils ne font pas partie du Gouvernement. Pourquoi? Parce que le chef du parti nationaliste a demandé sa livre de chair en exécution du pacte d'alliance, et il l'a obtenue.

Et en quoi consistait la livre de chair? Qu'aucun des tories de la vieille roche de la province de Québec n'entrât dans le cabinet, mais que les membres du cabinet, représentant cette province, fussent des nationalistes. Après avoir été dans le gouvernement, l'honorable député de Jacques-Cartier a avoué qu'il en était ainsi, car il a admis que le premier ministre l'avait non seulement choisi, mais qu'il lui avait laissé choisir ses collègues dans la province de Québec. C'est pour ce motif, monsieur, que nous avons cette politique, et quelle est-elle? Permettez-moi de la considérer un instant. En faisant une citation, je crois, mon très honorable ami a déclaré qu'il était temps de cesser d'être des parasites. Je le déclare aussi. Il est temps de cesser d'être des parasites, il est temps de se lever pour agir comme des hommes dans le Dominion du Canada. Il parle de parasitisme et de s'accrocher aux cordons du tablier de notre mère patrie pour obtenir protection, et il suggère encore que nous manquons de force et de vigueur pour entreprendre notre propre défense. Puis nous expédierons ces vaisseaux, mais nous n'avons pas un homme à envoyer à bord. Nous les enverrons sans marins. Quelle était la politique de navires sans hommes pour les monter? C'était la politique nationaliste. Les nationalistes ont déclaré par toute la province de Québec qu'ils s'opposaient à une marine canadienne, parce que sir Wilfrid Laurier avait proposé d'envoyer éventrer les fils des électeurs sur les navires qu'on enverrait combattre pour le grand empire britannique. Lorsque l'occasion s'est présentée pour le très honorable premier ministre (M. Borden) d'annoncer sa politique, il aurait sans doute été disposé à envoyer des hommes, mais avec l'engagement nationaliste dans sa poche de côté et un nationaliste siégeant auprès de lui, il a été impuissant à réaliser sa politique. Ses amis nationalistes lui ont dit: Envoyez des navires, mais pas d'hommes; nous avons déclaré que nos fils ne combattront jamais pour l'empire britannique ou ne courront jamais le risque d'être éventrés. Nous avons, par suite, la politique sans marins. Lorsqu'il m'a répondu, il y a quelques semaines, mon honorable ami, le ministre des Postes (M. Pelletier) a entamé cette partie du sujet dans les cinq premières minutes de son discours. Il m'a même accusé de désirer l'effusion du sang canadien, et j'ai lu dans un journal intitulé "La Semaine" —que l'honorable Orateur suppléant (M. Blondin) doit connaître un peu—qu'on m'accusait de désirer l'effusion du sang de nos jeunes Canadiens. Ces fils du Canada seront à l'avenir, comme dans le passé, prêts à verser leur sang pour la défense du grand empire britannique si la chose est nécessaire.

Voici un parti qui, en vue de jouer un jeu politique et de fermer une certaine aile, s'adressera en ces termes au jeune Canada: Nous prendrons votre argent, nous enverrons des navires qui seront placés en ligne de combat, mais nous n'enverrons personne faire le coup de feu. Supposez qu'on enverrait ces navires au combat sous la forme présentée par le Canada, qu'adviendrait-il ? Il n'y a pas un dollar pour payer l'entretien de ces navires, ils ne pourraient s'approvisionner de charbon, ni acheter de poudre; ils ne pourraient acheter de boulets, ni se procurer de servant pour manier les pièces.

On présente néanmoins cette politique à cette Chambre et au pays, comme réalisant quelque chose pour la défense du grand empire britannique. Qu'accomplit-elle au profit du grand empire britannique? C'est du parasitisme. Nous envoyons ces navires à la mère patrie, et nous disons aux contribuables anglais: Nous vous aidons à combattre les batailles de l'empire. Les aidons-nous? Nous envoyons trois navires vides à être montés par les fils des Iles-Britanniques, et non par nous. Nous disons à ces contribuables: Bien que vous montiez ces vaisseaux, nous ne fournirons pas un homme, nous ne fournirons pas la solde d'un de ces hommes. Le contribuable anglais doit donc, non seulement sacrifier ses hommes afin de monter ces bâtiments, mais contribuer plus d'argent, dans le but de payer les hommes de sa famille qui vont prendre la direction des vaisseaux. Néanmoins, c'est ce que nous appelons aider au grand empire britannique. Lorsque les contribuables et les ouvriers anglais viendront à considérer cette offre, ils constateront que le Canada les a simplement attrapés, au lieu de leur accorder une aide précieuse dans la défense de l'empire.

Des honorables membres de la droite ont affirmé que nous considérions la chose sous un angle étroit, parce que nous désirions l'exécution de ces travaux au Canada. Faut-il appeler étroit le véritable et le pur esprit canadien? C'est la puissance de la virilité, c'est le pouvoir de développer la virilité, c'est ce qui fait les hommes et les conduit à la maturité.

Je désire présenter mon très honorable ami, le premier ministre, à un honorable collègue qu'il connaît sans doute parfaitement. Il a parlé des discours prononcés jadis par mon très honorable ami, le chef de l'opposition. Je suis heureux qu'il l'ait fait, car je n'aurais pas eu le courage de remonter dans le passé, si je n'y avais été invité. Je désire présenter le premier mi-

nistre du Canada à un monsieur connu en 1909 sous le nom de M. R. L. Borden. De plus, je désire faire remarquer que les paroles proférées par M. Borden en 1909 sont une complète réfutation du discours prononcé ce soir par le premier ministre, et qu'il a adopté en 1909 une attitude contraire à celle prise ce soir par le premier ministre. Le 29 mars 1909, page 3513 des Débats, et parlant du premier ministre d'alors, il a énoncé:

Le très hon. premier ministre nous a parlé des relations du Canada avec l'empire: pour ma part, j'entends comme lui, comme tous mes collègues de la Chambre, que nous restions maîtres de diriger absolument à notre gré les affaires de notre pays, privilège dont nous jouissons depuis des années. Sur ce point, je ne crois pas que les deux partis politiques du Canada diffèrent. Il conviendrait peut-être de considérer un instant que la Grande-Bretagne, en laissant le Canada et les autres grandes colonies de l'empire absolument libres de gérer leurs affaires à leur guise, en leur conférant l'autonomie la plus complète, a pris là le moyen de resserrer, à un degré où elle n'aurait pas atteint autrement, les liens qui les rattachent à l'empire en général. En outre, je crois que les liens qui unissent aujourd'hui le Canada à l'empire sont plus solides, plus sûrs et plus durables qu'ils ne l'ont jamais été.

Je désire simplement faire observer que c'est l'attitude que nous avons assumée en 1909, et c'est celle que nous adoptons aujourd'hui—que, en dirigeant nos propres affaires, nous maintenons notre respect individuel, nous développons notre virilité et notre nationalité, et que, de plus, nous maintenons notre respect individuel dans les Iles-Britanniques et dans les cœurs des hommes d'Etat anglais. Permettez-moi de continuer de citer des extraits du même éloquent discours:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards.

Alors que mon très honorable ami critiquait plutôt la loi du service de la marine du Canada, on lui a demandé si elle était la même que la loi australienne à l'égard du contrôle. J'ai lu les deux lois. Je les ai en colonnes parallèles dans ma Chambre, mais je ne puis actuellement mettre la main dessus. Les lois sont virtuellement les mêmes. Je cite un extrait d'un discours prononcé, il y a quelques semaines, par mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), et dans lequel il rappelle une déclaration du premier ministre d'Australie, formulée le 6 septembre 1911 dans le parlement australien:

M. Ryrie: Je ne comprends pas très bien si, aux termes de la convention navale...

C'est-à-dire, la convention navale conclue avec la mère patrie, et à laquelle le Canada était partie.

... aux termes de la convention navale, notre escadre sera absolument soumise à l'amirauté anglaise en temps de guerre, ou seulement soumise avec l'assentiment de ce Parlement.

Qu'a répondu le premier d'Australie? Seulement avec l'assentiment de ce Parlement.

Si nous sommes des séparatistes, ils ont alors tout à fait tort en Australie, et l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), qui est dans ce pays et a félicité l'Australie au sujet de sa politique navale, a entièrement tort, et l'on devrait le rappeler au pays pour avoir commis ces impairs. Permettez-moi de citer une ou deux autres phrases du discours de mon très honorable ami—je veux dire du discours de M. Borden de 1909, et non de mon très honorable ami le premier ministre. Je cite les Débats, page 3522 (v. a.)

Je ne crois pas que ce soit manquer à la discrétion, si je dis qu'à ma connaissance personnelle, feu M. Raymond Préfontaine avait formé le projet de créer au Canada un service militaire ou une force maritime d'une certaine espèce; c'est ce qu'il m'avait dit dans l'année qui a précédé sa mort. M. Préfontaine était un homme à idées larges, et à qui le courage ne faisait pas défaut. Sans vouloir jeter de blâme sur mon honorable ami, le présent ministre de la Marine et des Pêcheries, je dirai bien qu'à l'heure qu'il est il n'a rien été fait pour donner suite à une politique dont nous constaterions déjà les résultats, si le chef actuel de cette administration n'était pas retenu dans d'autres affaires qui appellent son attention. Ce que je conseillerais, pour le moment, à mon très honorable ami, ce serait de modifier son projet de résolution, de manière qu'il indiquât de notre part l'intention d'agir promptement. En 1902, nous disions au gouvernement impérial que nous avions la volonté de faire quelque chose; mais sept années se sont écoulées depuis, et nous n'avons encore rien fait. Le projet de résolution de mon très honorable ami, ainsi modifié, se recommanderait, je crois, à l'approbation unanime des membres de cette Chambre.

Je pourrais ajouter que, ainsi modifié, le projet de résolution se recommandait à l'approbation unanime des membres de cette Chambre. Quelle a été la cause de ce changement? Mon très honorable ami désirait une prompte action. Plus il désire une prompte action, plus il la diffère. Il se plaint que, après l'établissement d'une marine canadienne, nous n'aurions pas d'hommes pour l'équiper. La manière dont il espère s'y préparer est de cesser de se procurer des hommes dans le but de

monter les navires. J'accuse le présent Gouvernement d'arrêter de propos délibéré le recrutement et de dire aux jeunes gens du Canada qu'on n'a pas besoin de leurs services. Si le recrutement s'était continué; si l'on n'avait pas arrêté les jeunes gens, si le Gouvernement avait procédé en conformité de la loi du service de la marine et avait permis à ces jeunes Canadiens de devenir des recrues, quelle serait la condition, lorsque seront construits ces dreadnoughts, dont mon très honorable ami projette l'achat. On ne serait pas obligé de les envoyer sans marins à la mère patrie, à moins que les nationalistes n'insistent; mais nous aurions instruit des hommes prêts à s'embarquer et à aider à l'équipement de ces dreadnoughts. On a beaucoup glosé au sujet du "Niobé" et du "Rainbow". Ces deux navires ont été achetés de l'amirauté anglaise, sur l'avis de cette dernière, dans le but d'instruire des jeunes gens, et non en vue de servir de bâtiments de guerre.

L'amirauté a prévu que, si nous devions avoir une marine canadienne, nous serions obligés, ainsi que l'a fait observer le très honorable premier ministre, de consacrer plusieurs années d'instruction des recrues, et nous avons acheté les navires à cette fin. Les retirer du service et cesser l'instruction de jeunes gens destinés au service naval canadien n'est rien moins qu'un malheur. J'ai affirmé qu'il existait une raison motivant l'abandon de cette politique de 1909. J'ai dit que la raison était Drummond-et-Arthabaska.

Comment les honorables messieurs, qui ont formé un Gouvernement de coalition avec mon très honorable ami, qui ont supplanté tous les fidèles conservateurs canadiens français dans la province de Québec, et qui se sont eux-mêmes emparés des portefeuilles, de l'avis du leader du parti nationaliste et du consentement du premier ministre actuel, considèrent-ils actuellement cette politique? Qu'est-ce que ces hommes ont à dire au sujet de cette politique? Corroborent-ils les paroles prononcées ce soir par mon très honorable ami dans sa loyale assertion: Je désire à présent faire quelque chose? Oh, non. La "Semaine", un journal publié dans le comté de Champlain, représenté par l'honorable Orateur suppléant, un organe que l'on dit inspiré, sinon dirigé par l'Orateur suppléant, s'étend longuement à ce sujet. Je désire lire un article de ce journal, en date du 24 avril. Il jettera quelque lumière sur le passé, aussi bien que sur le présent, car le peuple canadien doit comprendre que nous avons aujourd'hui cette politique à titre d'expédient, parce que le premier ministre a livré la province de Québec aux nationalistes, lorsqu'il a formé son cabinet. Voici ce qu'énonce la "Semaine":

Combien de fois, au cours du débat naval, le parti libéral a offert un compromis à M. Borden! Combien de journaux libéraux, combien d'hommes éminents des deux partis, et même des différentes parties de l'empire, ont exprimé leur désir de voir les deux partis en venir à une entente sur cette question de la marine!

Il eut suffi d'un geste de M. Borden pour que le parti libéral se rangeât derrière lui, et consentit à mettre cette question hors des partis et des luttes partisannes, en mettant ensemble le don des trente-cinq millions et la marine Laurier.

Ce journal nationaliste dit que M. Borden ne peut pas faire sortir cette politique des partis; dois-je lire pourquoi il ne le veut pas, au point de vue des nationalistes et ce que l'on dit des nationalistes dans la province de Québec:

Sir Wilfrid n'avait-il pas dit: "S'il faut deux fois trente-cinq millions, que dis-je, trois fois, quatre fois trente-cinq millions, et même toutes les richesses du pays, pour aider l'Angleterre, je suis prêt à les voter,—mais commençons en même temps la construction d'une marine canadienne"?

M. Graham, M. Guthrie, et tous les chefs libéraux, à sa suite, ont répété la même offre, ajoutant qu'il fallait donner aussi le sang des Canadiens.

Pourquoi M. Borden a-t-il refusé tout compromis avec l'opposition, et a-t-il préféré subir la lutte acharnée de trois mois d'obstruction?

La réponse ne serait-elle pas, par hasard, qu'il avait donné sa parole aux députés de Québec, et qu'il n'a pas voulu les tromper?

L'organe de l'Orateur suppléant de cette Chambre dit que M. Borden ne veut pas mettre cette question au-dessus de la politique des partis; il ne veut abandonner sa politique sous aucun prétexte—pourquoi? Parce qu'il a pris avec les nationalistes l'engagement de ne pas le faire et qu'il ne veut pas les tromper. (Lisant):

Que ceux qui, à la légère, traitent de lâches et de traîtres les braves députés de Québec qui ont appuyé le Gouvernement, réfléchissent un peu, et qu'ils nous disent, ce qui serait arrivé si les quatorze conservateurs

Voyons d'après ce journal nationaliste, ce qui serait arrivé:

Ne croient-ils pas que M. Borden, délaissé par ses alliés...

Pourquoi, assurément, pas des alliés? Le journal nationaliste dit qu'ils sont les alliés du premier ministre et ils le sont. Ce sont ses collègues. Ils sont devenus ses conseillers à l'exclusion d'hommes qui ont fait pendant de longues années les luttes du parti conservateur dans la province de Québec. Je reviens à cette citation qui est assez claire:

Ne croient-ils pas que M. Borden, délaissé par ses alliés, eût été justifiable de rechercher des alliances libérales, pour les remplacer, et ne voient-ils pas que pour quatorze votes qu'il aurait perdus, il aurait trouvé

pour les remplacer tous les libéraux de la Chambre, unis aux conservateurs, comme dans l'élection d'Hochelaga, pour écraser un groupe intransigeant et inconséquent. Le résultat eût été inévitablement la ruine de cette même politique nationaliste, dont M. Borden a gardé et respecté tous les principes dans sa loi actuelle aussi bien que dans tous ses discours.

Que pensent nos honorables collègues de ce journal quand il leur dit, au cours de ce débat, que cette politique dont le premier ministre est le père, est la politique du parti nationaliste.

Le temps justifiera ceux que M. Bourassa condamne si sévèrement, et le peuple apprendra avant longtemps les raisons de profonde sagesse qui ont guidé les députéc de Québec dans ce dédale dangereux.

De quoi Bourassa se plaindrait-il?

Si cela ne suffit pas, je vais continuer à citer ce journal, parce qu'il est assez bien rédigé à longue distance. Il fait voir exactement ce que le Gouvernement et ses partisans nationalistes disent aux nationalistes de la province de Québec. Rédigé comme il l'est, ce journal a plus d'influence que les publications ordinaires. Les gens d'Ontario qui parlent si fort contre les nationalistes doivent se rappeler que les nationalistes disent à leurs amis: Nous devons appuyer le premier ministre parce qu'il a adopté notre politique, et si nous l'abandonnons, il est capable de se joindre aux libéraux sur cette question. Qu'on me permette de lire encore:

Oui, suspendons les armements. Avec l'adoption de la mesure de clôture, l'agitation faite autour de la loi dite " d'aide navale à l'empire " va cesser, et l'opinion publique sera plus à l'aise pour juger sainement le but et la portée de cette loi.

Il suffit de la lire pour comprendre qu'il ne s'agit nullement d'envoyer un seul sou à l'Angleterre, mais tout simplement de l'allocation d'un montant fixe que le Gouvernement pourra dépenser où et quand il voudra, et qu'il pourra même ne jamais dépenser si les circonstances venaient à changer un jour ou l'autre, car la loi ne comporte ni date, ni endroit, ni conditions, et non plus aucune obligation à cette fin.

Maintenant, mon très honorable ami voit quelles notions de vitesse possède son Orateur suppléant, qui inspire ce journal. Ses amis nationalistes disent à la province de Québec, et c'est peut-être pour cela que mon très honorable ami à refusé d'accepter tout amendement concernant le contrôle de la dépense de l'argent: Nous montrons seulement notre bonne volonté, mais il n'est pas nécessaire que le Gouvernement dépense l'argent, c'est une sorte "d'aide morale". Voyons jusqu'à quel point cette aide est "morale":

Les gens qui n'ont pas d'intérêt à s'effrayer des mots et qui comprennent que le cabinet n'est pas obligé de mettre ses adversaires au courant de toutes ses pensées, devront tenir compte des deux considérations suivantes, pour bien juger la position.

Il y a une autre partie de cet article qui semble indiquer coopération entre l'auteur et mon très honorable ami. Mon très honorable ami a dit qu'il y aurait des élections avant que le bill soit réellement mis en vigueur. Je veux faire voir à qui revient la paternité de cette idée:

Bien que la loi de la marine Laurier fût adoptée en 1909-1910, il s'écoula un an et demi avant que les soumissions des constructeurs de navires fussent prises en considération, et il se serait écoulé encore une couple d'années, eussent-elles été acceptées, avant le commencement de la construction de ces navires.

En sera-t-il autrement des navires que le Gouvernement canadien est autorisé à faire construire, par la loi actuelle, au cas où il déciderait de mettre cette loi à exécution?

Les libéraux eux-mêmes admettent que les chantiers maritimes de l'Angleterre sont actuellement encombrés, et que les vaisseaux canadiens ne pourront être commencés avant une couple d'années, s'ils sont ordonnés. Ce qui résulte de plus clair de ces deux faits, c'est que la loi navale est une pure et simple démonstration d'amitié envers l'Angleterre, et rien autre chose,—et que, dût-elle être mise à exécution, elle ne pourra l'être avant une couple d'années, c'est-à-dire avant que le peuple ait été consulté par des élections générales. L'appui moral est tout ce que cette loi semble comporter.

Et, un peu plus loin:

Il sera alors temps d'agir, et de nous engager; jusque là, le Gouvernement veut temporiser et la présente loi n'a pas d'autre but.

Et je dis que cette phrase contient la vérité. Ce bill est fait pour gagner du temps. Avec qui? D'un côté auprès des jingoes qui insistent sur une contribution à la marine anglaise et de l'autre côté auprès des nationalistes qui déclarent qu'ils ne feront rien pour la marine anglaise. Et je crois que mon très honorable ami comprends très bien tout cela.

J'ai cité des paroles venant d'une section des amis de cœur de mon très honorable ami, et les honorables députés auront à faire leur choix entre ce que disent ses journaux dans Québec—car ce sont ses journaux—et ce que dit la presse jingo dans les autres provinces. Je désire attirer l'attention du premier ministre sur ce qu'un autre de ses amis a dit. Je sais qu'il préfère les paroles de ses amis aux miennes. Je tiens à citer quelques-uns de ses amis. Ce que l'on dit aux nationalistes, je l'ai déjà indiqué; je vais citer ce qui a été dit par un de ses amis de l'autre clan. J'ai ici une lettre de M. Arthur Hawkes, à qui avait été confiée la tâche de faire croire aux électeurs anglais de naissance que les libéraux n'étaient pas en 1911 aussi dévoués à l'Angleterre que les

conservateurs eux-mêmes. Voici une lettre adressée au premier ministre:

Arthur Hawke à R. L. Borden.

8 mars 1913.

Le très hon. R. L. Borden, Ottawa, Ont.

Cher monsieur Borden,—Je suis certain que vous ne serez pas fâché qu'il vous soit demandé des renseignements au sujet de la défense canadienne, par une personne qui a travaillé aux dernières élections, sans égard pour ce qui a été dit au sujet de la soumission de cette question au vote populaire, sous un aspect quelconque.

Lorsque je me suis joins à ceux qui ont signé le mémoire demandant de soustraire toute cette affaire aux dangers de la politique de parti, j'espérais qu'il serait compris que, quelle que fût la décision concernant une contribution d'urgence, la seule solution de cette question au point de vue de la nationalité canadienne comme puissance grandissante au sein de l'empire britannique (ce qui m'a uniquement inspiré quand je vous ai donné mon aide en 1911), c'est de mettre franchement à exécution la résolution adoptée par la Chambre des communes en 1909, que j'ai toujours cru être le secret du développement naval du Canada; renverser cette résolution serait déclarer à l'empire et au monde, qu'une ligne de conduite adoptée par le Parlement sur une question vitale ou d'évolution nationale ne doit pas être regardée comme une preuve certaine que le Canada est au-dessus de la partisannerie qui si souvent embrouille notre politique. Une situation s'est présentée recemment des deux côtés de la Chambre des communes quand, quelque chose allant mal au gouvernail, la course du navire a été changée—le navire, je me rappelle a été jeté sur les rochers au bout de deux ans.

Comme électeur n'ayant d'autres désir que de rendre tous les services qu'il m'est possible de rendre au Canada, puis-je vous demander de me guider sur un point qui, bien qu'il n'ait pas spécialement été mis en relief dans les débats parlementaires, pourrait servir à déterminer l'attitude d'un quelqu'un, dans la controverse remarquable qui va probablement tomber des nuages à Ottawa.

J'ai toujours considéré la question d'une contribution d'urgence comme une chose incidente portant cette responsabilité que plus l'urgence est grande plus il est nécessaire de déclarer une fois pour toutes si, dans le cas d'urgences futures, onus continuerons à y faire face de la même manière que la première fois et renserver ainsi la position prise en 1909; ou si nous reconnaissons qu'il y a un tel changement dans le Royaume-Uni et une croissance telle de la nationalité canadienne en rapport avec la mère patrie que nous croyons impérieux de procéder sans retard au développement d'une marine canadienne à l'exemple de l'Australie, comme la forme moyenne la plus pratique de coopération qu'il soit possible d'adopter.

Si l'empire est dans la position dans laquelle vous croyez qu'il est, rien ne paraît plus clair que, physiologiquement, la bataille est engagée, aussi sûrement que si vous étiez sur le pont d'un dreadnought ayant sous vos yeux la fumée d'une flotte ennemie s'épaississant à l'horizon . Cela implique, suivant l'opinion d'un homme dont le dévouement à l'empire peut difficilement être contesté et dont le désir de voir prospérer votre Gouvernement a pris naissance dans le fait qu'il a contribué jusqu'à un certain point à le faire arriver au pouvoir, une déclaration prompte quant à savoir si votre Gouvernement adoptera ou n'adoptera pas le principe d'une marine canadienne permanente, en conformité au mémoire auquel j'ai fait allusion.

En conséquence, étant donnés ces faits, j'ose demander si nous pouvons espérer, connaître immédiatement sur quel principe sera basée sa politique permanente. La croyance en une urgence ou un besoin sérieux, comme le démontre la concentration des navires de guerre anglais dans les eaux de la mer du Nord, semble provoquer nécessairement une déclaration catégorique sur ce point, si l'on veut affirmer de nouveau la science politique traditionnelle anglaise en face des crises.

Je sais bien, naturellement, qu'on dit que le pays doit attendre qu'une nouvelle élection ait lieu avant d'entendre vos déclarations concernant la politique permanente, comme cela se fait dans le cours ordinaire des choses. Puis-je vous demander de me dire si je dois comprendre que dans les circonstances le gouvernement ne pourra faire aucune déclaratiton au pays dans l'intervalle? Comme je crois savoir que différentes personnes regardent avec un certain intérêt mes relations avec la défense navale, cette lettre, pas besoin de le dire, est une lettre ouverte.

A vous bien sincèrement,

(Signé): Arthur Hawkes.

Je cite cela au long afin d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait que si mon honorable ami se vante de recevoir des lettres venant de libéraux, le sentiment qui se dégage de cette lettre est celui de toute la province d'Ontario. Le peuple veut savoir ce que vous avez l'intention de faire d'une manière permanente pour l'empire britannique. Ceci constitue-t-il une politique permanente? Non; les partisans du très honorable ministre disent que non. Quelle sera alors sa politique permanente? Construire quelques bassins de radoub? Assurément non. Si le Gouvernement veut que le peuple du Dominion se fie à sa sincérité, il doit dire, quelque tard qu'il soit, quelle sera la politique permanente de ce Gouvernement en ce qui concerne l'aide navale à donner à l'empire britannique. Ceci ne sera-t-il qu'un fragment de politique? Le Canada ne veut pas de cela. Il veut tout de suite une politique complète. Il y a des honorables collègues qui m'écoutent en ce moment qui se sont excusés après de leurs électeurs d'avoir approuvé cette politique en disant: Nous aurons ensuite une marine canadienne. Et tous ces honorables membres le savent. Pourquoi ne pas dire au Canada qu'il y aura une marine et nous laisser savoir ce à quoi doit s'attendre le pays.

Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas quatre députés, si on excepte certaines parties de la province de Québec, qui oseraient aller devant leurs électeurs et dire: Les contributions seront permanentes, ou: Nous ne ferons pas plus pour l'empire.

Qu'entendez-vous faire? Le Gouvernement est dans l'alternative suivante, ou sa politique consistera en des contributions permanentes ou il ne fera plus rien, après cette première démarche, ou il y aura une marine canadienne. Dans tous les cas, le peuple du Canada a droit de savoir laquelle de ces alternatives choisiront les honorables messieurs. Mon très honorable ami a essayé de prouver que le très honorable chef de l'opposition avait voté de deux manières différentes. Que dire de mon très honorable ami lui-même? Qu'a-t-il fait? Il a suivi M. Monk. Ce n'est pas M. Monk qui l'a suivi. M. Monk a proposé une résolution condamnant ce Gouvernement, non pour n'avoir pas dit qu'il en appellerait au peuple avant d'établir une marine canadienne, et de ne pas le faire, mais pour n'avoir pas dit qu'il en appellerait au peuple, avant même de contribuer à l'armement de l'empire britannique. Cependant, en face de cet engagement, le Gouvernement se propose de contribuer de la somme de $35,000,000 aux armements de l'empire sans consulter le peuple du Dominion du Canada. Je vais citer deux ou trois extraits venant de bons amis du très honorable premier ministre et de son Gouvernement. Il existe un journal qui, invariablement et en toutes circonstances a appuyé le parti conservateur, surtout en temps d'élections. Je ne dirai pas à mes honorables amis le nom de ce journal avant d'avoir lu l'article que voici:

Nous sera-t-il permis de demander quelle mollesse caractérise ce pays au point qu'on regarde comme erreur le fait de prendre une responsabilité navale directe. Ne sommes-nous pas en état d'être mis au rang comme peuple d'initiative avec l'Angleterre, le Chili, la Chine, le Danemark ou la Belgique? Qu'avons-nous donc? Notre mentalité est-elle inférieure à celle de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande? Nous avons construit les chemins de fer les plus considérables du monde et les plus grands canaux, nous avons dans l'espace de quarante ans groupé la moitié d'un continent composé de petites provinces éparses en une nation forte—quelle est donc cette mystérieuse incapacité qui nous empêche de construire des navires de guerre? On parle d'extravagance, de péculat, de corruption. Folie. Il n'y en aura pas tant qu'il y en a eu au sujet de l'établissement du reste de la nation ce qui a été un succès éclatant.

Il est vrai qu'il faudra qu'il s'écoule un peu de temps avant qu'une marine canadienne puisse être un facteur efficace dans la défense de l'empire. Mais il devra en être ainsi pour tout ce que fera le Canada en vue de la défense de l'empire. Il est possible que l'argent envoyé en Angleterre, soit, pour quelque temps, plus efficace au point de vue de la puissance maritime que le serait une dépense faite directement par le Canada. Mais comme cette octroi en argent n'aidera pas à l'éducation du peuple du Canada, ni à ses industries ni à l'entraînement de ses marins et ne satisfera pas l'orgueil national, l'effet en serait beaucoup moindre au point de vue de l'empire.

La devisee du Canaad ne devrait pas être: cadeau ou tribut. Elle devrait être coopération sur la base de la fierté nationale, de la confiance en soi et de l'initiative. Toutes ces choses sont comprises dans une marine canadienne.

Cela était publié dans l'Ottawa Journal, il y a environ un an. L'Ottawa Journal soutenait dans le temps une discussion avec le "Montreal Star" et bien que le "Montreal Star" paraisse avoir gagné son point auprès du Gouvernement, je crois que ce qu'a dit l'"Ottawa Journal", il y a un an, est parfaitement juste.

Je vais citer un autre extrait de ce journal publié le 17 mai dernier, il y a justement à peu près un an aujourd'hui. Le Journal était alors dans un état d'esprit très sage. Je ne me servirai pas du langage du Journal concernant une certaine proposition de Gouvernement, mais je vais lire:

Ce discours clair...

Il s'agit d'un discours prononcé par M. Winston Churchill.

...aidera beaucoup à la solution du problème, au Canada. La majorité des Canadiens est disposée à donner une aide pratique, d'une manière ou d'une autre, à l'empire. Mais l'action navale a été paralysée par les divergences d'opinions, quant à savoir en ce que devrait consister cette aide. Quelques-uns ont prétendu qu'il suffirait de maintenir nos forces sur terre, que la Grande-Bretagne ferait le reste. D'autres ont prétendu qu'il valait mieux envoyer de l'argent à l'échiquier.

Je demande à tous les députés d'écouter ces paroles de l'"Ottawa Journal",—un journal tory,—écrites il y a moins d'un an.

Quelques-uns étaient d'avis d'emprunter de l'argent pour construire des navires qui seraient offerts à la marine britannique, libre au peuple anglais d'équiper ces navires et de payer le coût de leur entretien, une politique aussi sotte qu'il était possible de la concevoir.

Telles sont les paroles de l'un des principaux parmi les anciens et les partisans du Gouvernement; elles ont très probablement été écrites dans un moment de transport prophétique. Je désire de nouveau citer ces mots, prononcés par un solide partisan du Gouvernement et écrits dans un moment de calme et qualifiant la proposition elle-même, que le Gouvernement présente au peuple canadien comme la seule loyale qui puisse lui être soumise. L'"Ottawa Journal" est-il un journal séparatiste? L'"Ottawa Journal" est-il déloyal? Pas en temps d'élections, du moins, parce que alors il n'existe pas de meilleur ami du Gouvernement que lui. Permettez-moi de relire ces mots de nouveau.

Quelques-uns étaient d'avis d'emprunter de l'argent pour construire des navires qui seraient offerts à la marine britannique, libre au peuple anglais d'équiper ces navires et de payer le coût de leur entretien,—une politi-

que aussi sotte qui'l était possible de la concevoir .

Je recommande ces paroles à la méditation de la droite comme étant l'expression de la suprême félicité qu'éprouve l'"Ottawa Journal" au sujet de la politique du Gouvernement. Le Gouvernement cherche à faire prévaloir cette politique, principalement en raison de son alliance avec les nationalistes, et je prétends que c'est précisément la raison pour laquelle elle devrait être repoussée. En second lieu, elle n'est pas conforme aux intérêts du Canada ; il n'est pas digne de notre valeur comme nation, de toujours nous en rapporter à la mère patrie pour la défense de notre littoral et la protection de notre commerce; il conviendrait plutôt, vu notre richesse, notre évolution, notre prospérité. . .

M. LAFORTUNE: Est-ce que l'honorable député me permettra de lui poser une question? Est-ce qu'il y en a encore des nationalistes?

M. GRAHAM: C'est plutôt difficile à dire; cela dépend de l'endroit où ils se trouvent; ici ou chez eux. Je désire déclarer que, en notre qualité de jeune nation, en raison de notre force, de notre évolution et de notre croissante virilité, nous ne devrions pas continuer à demander à la mère patrie de faire à notre place ce que nous sommes librement capables de faire nous-mêmes. Entreprenons d'accomplir l'oeuvre qui nous incombe comme partie de l'empire britannique; adoptons une ligne de conduite qui demontrera au monde que nous sommes une portion intégrale de l'empire.

Faisons notre devoir comme des hommes, non pas seulement en construisant des navires, mais en protégeant nos rives, notre commerce et nos routes commerciales, Soyons prêts, lorsque le devoir nous apellera, à combattre côte à côte avec la mère patrie, non en fournissant des navires vides, mais en alignant des bateaux équipés par des Canadiens, bâtis, autant que possible, en Canada et maintenus aux frais des contribuables du Canada.

L'hon. W. A. CHARLTON (Norfolk): Avant que le bill ne soit livré au sort que lui réserve l'avenir inconnu, je crois qu'il est demon devoir de dire quelques mots sur cette très importante question. Cette discussion, qui a été reprise à divers intervalles, pendant de longs mois, s'est engagée en assurant que la guerre est une nécessité et que le meilleur moyen de la prévenir, c'est de la préparer activement. La guerre occupe sans cesse l'attention de l'humanité et, cependant, les hommes n'ont pas cessé d'espérer qu'un jour elle ne sera plus possible, je suis d'avis que ce jour est arrivé et, dans les quelques remarques que je ferai, j'aurai cette objection en vue. On nous a parlé, au cours de ce débat, des progrès étonnants accomplis dans l'art de la construction des cuirassés. Dix-huit nations sont activement engagées dans la construction maritime et, sur ces dix-huit, quatorze ont débuté dans cet art depuis vingt ans. La tendance est de construire des navires de plus en plus gros et d'en augmenter sans cesse le nombre. En Angleterre, il y a des navires de 25,000 tonnes, et au Japon, où on n'en n'avait jamais bâti avant 1897, on est actuellement à en construire trois de 27,000 tonnes chaque, et dans quelques républiques de l'Amérique du Sud, on a quelques navires encore plus gros: de 28,000 tonnes. Aux Etats-Unis, on n'avait jamais construit de navires cuirassés avant 1893; en 1897, les Etats-Unis n'en avaient que six, mais depuis ils en ont construit quatre-vingt trois. Toutes les nations civilisées tendent toutes leur puissance à augmenter le nombre de leurs navires. D'immenses armées sont maintenues sur un pied de guerre, pour l'attaque et la défense; le monde entier est un champ de bataille; la guerre est inscrite sur toutes les bannières et la paix est partout oubliée. Le Canada seul jusqu'à présent fait exception; il semble une étoile brillante dans la nuit noire, mais qui peut disparaître d'un moment à l'autre.

Telles sont les impressions que l'on récolte en écoutant la discussion qui se poursuit. J'ai dit que quatorze seulement des nations précitées avaient commencé à construire des navires de guerre durant les vingt dernières années. Je trouve que durant cet espace de temps les nations ont dépensé, pour leurs armées de terre et de mer, l'immense somme de trente et un mille millions de dollars, pensez-y, trente et un mille millions de dollars, dépensés durant les dernières vingt années et la dépense annuelle aujourd'hui est de $2,500,000,000. Ces dépenses de guerre, chez les nations, prennent rang entre 10 pour 100 et près de 50 pour 100 des dépenses totales de ces peuples. Quelle est la cause de cet état de choses? Pourquoi cette animosité qui entraîne toutes les nations à ce gaspillage? Pourquoi, dans chaque assemblée législative, dans le monde entier, voit-on se répandre l'épouvante de guerre, chaque fois que l'une d'elles est appelée à voter un crédit pour défrayer les dépenses navales. C'est parce que les peuples prêtent l'oreille aux dieux inhumains de la guerre et aux ligues navales, qui, à travers le monde, sont prêtes à trafiquer, pour un gain, le sang de leurs semblables. Ils soulèvent la rivalité d'une nation contre l'autre. Quand un navire de guerre est bâti, c'est un avis aux autres nations d'en construire un aussi.

Nous construisons, vous construisez et ainsi le gaspillage se poursuit. Quelqu'un

croit-il que les armements sont une garantie de paix? Il convient plutôt de les appeler une menace de guerre. C'est la défiance mutuelle qui tient les nations en armes, et qu'est-ce qui peut mieux entretenir la défiance que la construction de navires de guerre après navires de guerre. Pourquoi, après tout, bâtir tous ces navires de guerre? Il y a un vieux dicton qui enseigne qu'il faut: en temps de paix se préparer à la guerre. C'est un vieil adage, datant des âges païens, alors que tout étranger était un ennemi. Nous en connaissons la cause; nous savons le but qu'on leur assigne, et après tout quelle protection leur assurent-ils; de quelle protection sont ces immenses engins de destruction, dont nous avons tant parlé?

Nous avons entendu beaucoup de choses sur la construction des "dreadnoughts" et il a été dit que lorsqu'ils sont construits ils sont déjà démodés. Que nous dit le premier lord de l'amirauté a ce sujet?

Il a dit le 18 mars 1912:

C'est une erreur et un gaspillage de construire un seul navire pour la flotte, avant qu'on en ait besoin. Jusqu'au moment où le contrat pour la construction du navire ait été définitivement signé, le navire est l'héritier de toute la science navale progressive du monde; mais le jour où les desseins ont été définitivement arrêtés, il a une tendance à tomber en désuétude et ainsi devient une protection qui va en diminuant chaque jour. Près de trois ans de sa courte vie ont été vécus avant qu'il soit né, avant qu'il soit même lancé, des navires capables de le détruire sont déjà conçus.

Quelle sécurité y a-t-il à construire des navires qui ont déjà une tendance à tomber en désuétude le jour où le contrat de leur construction est signé. On nous a appris qu'il existe un semblant d'entente entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne; que les armements doivent rester stationnaires dans les proportions qui existent actuellement, avec l'espoir que dans un avenir rapproché on les diminuera et que finalement ils seront complètement abandonnés. Que devons-nous alors, nous, paisible Canada, dont la robe n'est pas tachée de sang, qui faisons des préparatifs pour fêter le centenaire de la paix? Nous nous préparons à bâtir trois des navires de guerre les plus grands qui soient au monde, pour les placer à l'avant-garde de la flotte de guerre la plus considérable qui existe et ainsi nous attisons le feu de la guerre et nous rendons la paix définitive plus difficile à atteindre que jamais. Il me semble que c'est véritablement un crime et que ce Parlement n'a pas le droit de s'en rendre coupable; je suis persuadé que le peuple de ce pays n'est pas en faveur de cette politique. Je dis, tout au moins, le peuple devrait être consulté avant qu'on s'engage dans l'aventure. Quelques-uns des plus petits pays d'Europe sont en guerre actuellement, et à part les horreurs de la guerre, quel en est l'effet sur le marché financier du monde? Il existe une crise financière, presque une panique. Je tiens de deux banquiers de notre pays que nul ne pourrait obtenir un prêt de $50,000 pour une nouvelle et légitime entreprise, même en déposant au préalable une garantie d'un million de valeurs. L'argent ne pourrait être trouvé. C'est le président de l'association des banquiers du Canada qui m'a dit cela. Pourquoi cet état de choses? C'est parce que le flot qui nous abreuve d'habitude, l'argent des vieux pays, est tari. Pourquoi? A cause de la défiance; le peuple retire, et met en lieu sûr son argent. Et quelle est la raison de cette défiance? C'est cette guerre qui en est la cause. A moins que ces immenses armements de terre et de mer soient diminués, jusqu'à ce qui est nécessaire pour le service de l'ordre, ou tout au plus pour la sécurité du littoral, il arrivera de deux choses l'une, d'ici à peu de temps; les dettes énormes des nations amèneront la banqueroute avec ses désastres et ses paniques; ou bien une grande guerre, par ses horreurs et son énorme coût, appauvrira les nations.

Nous devons nous abstenir pour des raisons financières, sinon pour d'autres raisons. Le désastre se produira de lui-même, entraîné par son propre poids. Pensez-y: dépenser $12,000,000 pour construire un navire de guerre, qui est déjà en désuétude le jour avant sa construction et qui, ainsi que nous le dit le premier lord de l'amirauté, est une protection s'usant chaque jour non seulement après qu'il est bâti, mais même avant. En présence de pareils résultats il est impossible que la guerre se continue. Quel est le remède? Le seul remède est la paix et l'arbitrage des différends entre les nations. Quelles sont les influences, qui, à travers le monde, dans le moment, sont en faveur de la paix? L'intérêt commercial tout entier de l'univers l'exige. Le travail organisé, l'instruction morale et spirituelle la réclament; tous reconnaissent qu'il est plus honorable pour une nation d'être grande dans la paix, que dans la guerre. Une université présente un aspect plus glorieux qu'un "dreadnought" et elle ne sera pas mise au rebut après deux ou trois ans ou plus. En l'année 1910, deux des plus remarquables réunions qui aient jamais eu lieu dans le monde furent tenues, l'une à Edimbourg et l'autre à Londres. A Edimbourg, c'est la conférence des missionnaires du monde qui se réunit. Les délégués siégèrent pendant plus de dix jours, et il en était venu de toutes les parties du monde. Toutes les réunions brillèrent par l'accord. A l'ouverture, la réunion tout entière se leva et

chanta: "Tous les peuples de la terre", et lord Balfour de Burleigh ouvrit la séance par ces paroles:

Je suis chargé de vous transmettre un message du Roi. Sa Majesté le Roi vous exprime par ma bouche le vif intérêt qu'il porte à la conférence des missionnaires du monde; sa joie de voir la coopération fraternelle de tant d'églises et de pays pour disséminer la connaissance et les principes du christianisme dans le monde; son appréciation de l'importance suprême qu'aura cette œuvre pour cimenter l'amitié entre les nations, la paix du monde et le bien-être du genre humain. Sa Majesté accueil avec plaisir dans l'une des capitales du Royaume-Uni, cette illustre assemblée. il espère que leurs délibérations seront guidées par la divine Sagesse et qu'elles seront un moyen de promouvoir l'unité parmi les chrétiens et d'atteindre des fins élevées et bienfaisantes que la conférence a en vue.

L'assemblée chanta ensuite "Dieu sauve le Roi". L'autre réunion: Le congrès international des chambres de commerce se réunit à Londres et adopta unanimement cette résolution:

Ce congrès recommande fortement, à toutes les nations, l'établissement d'une cour de justice d'arbitrage international, d'accès gratuit et facile, composée de juges représentant les diverses systèmes judiciaires du monde et capable d'assurer l'esprit de suite dans la jurisprudence de l'arbitrage.

Le congrès international tint sa cinquième réunion à Boston, en septembre 1912, et adopta, au milieu du plus grand enthousiasme, une résolution identique. Quarante-cinq nations y étaient représentées. On a dit que cette réunion était la plus importante jusqu'ici dans le monde du commerce. L'arbitrage est le seul moyen de régler les difficultés existant entre les nations. La paix est le seul remède de l'agitation. Commercialement parlant, le monde est un monde uni aujourd'hui. Les vaisseaux marchands voyagent en paix sur toutes les mers et entrent librement dans tous les ports. Chaque pas en avant, dans les sciences ou dans le commerce, avance la paix générale. Lorsque le télégraphe fut mis en opération, le premier message transmis de Baltimore à Washington contenait ces mots: "Soyez témoins des merveilles que le Seigneur accomplit". C'était en 1843, et en 1866, quand le câble sous l'Atlantique fut posé, le premier message qui a passé sous la mer venait de la plus noble des reines, de Victoria à l'Amérique, et en voici les paroles: "Gloire à Dieu au plus haut des cieux et paix sur la terre aux hommes de bonne volonté". C'était sa bénédiction au commerce. Le monde a eu trois ennemies historiques: la famine, la peste et la guerre. Le commerce a tué la première et la science la deuxième. Qui détruira la guerre? L'esprit chrétien d'un peuple sensé. J'ai dit que tous les intérêts commerciaux sont en faveur de la paix; le travail organisé, l'instruction, la morale et la religion travaillent à sa propagation aujourd'hui. Il existe une organisation internationale de la paix et les nations en apprécient les bienfaits de plus en plus, chaque jour. Et les églises? De quel côté se rangent-elles? Dans chacune d'elles on prie pour la paix du monde et pour que les nations de ce monde deviennent les nations de Notre Seigneur Jésus-Christ. Tout cela est-il inutile? Est-ce une plaisanterie intercalée dans les exercices religieux? Non, cela ne se peut pas. C'est que nous devons avoir la paix dans le monde et je crois que ce qui a été prédit il y a longtemps est proche, que:

Il arrivera dans les derniers jours que la montagne de la maison du Seigneur sera élevée au-dessus de la cime des montagnes et sera au-dessus des collines et toutes les nations iront vers elle. Les nations ne lèveront plus l'épée les unes contre les autres et elles n'apprendront plus l'art de la guerre, le pauvre sera jugé avec équité, la droiture et la fidélité lui ceindront les reins. Ils ne feront aucun mal et ne détruiront rien dans toute ma montagne sainte, car la terre sera remplie de la connaissance du Seigneur, de même que les eaux emplissant la mer.

Cette époque a été prédite et ces temps sont à notre portée maintenant, si nous voulons les accepter.

M. BURNHAM: Je voudrais demander à l'honorable député.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CHARLTON: Ces nations de la terre, livrées au tumulte, attendent un message venant de quelque part, de n'importe où; et qui est mieux qualifié, pour leur envoyer ce message, que le peuple du Canada, la jeune nation qui n'a pas encore versé le sang, le Canada en paix avec le reste du monde? Oh! Canada, enfant de Dieu entre les nations, parle de paix aux nations, sonne la note joyeuse, et son écho se fera entendre de trône en trône, de mer en mer, de rivière en rivière jusqu'au confins de la terre et ce sera l'ouverture de la porte et l'introduction à l'intérieur de la paix sur la terre et de la bonne volonté aux hommes.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Bureau,
Barrette,	Cardin,
Béland,	Carroll,
Bellemare,	Carvell,
Boivin,	Charlton,
Boulay,	Chisholm (Inverness),
Bourassa,	Delisle,
Boyer,	Demers,
Brouillard,	Devlin,
Buchanan,	Douglas,

Ethier,
Fortier,
Gauthier (Ste-Hyacinthe),
Gauvreau,
German,
Graham,
Guilbault,
Guthrie,
Kay,
Kyte,
Lachance,
Lafortune,
Lanctôt,
Lapointe (Kamouraska),
Lapointe (Montréal, Ste-James),
Laurier (sir Wilfrid),
Law,
Lemieux,
Loggie,
Macdonald,
McCoig,
McCrea,
McKenzie,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal, Ste-Marie),
Michaud,
Murphy,
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Papineau,
Pardee,
Power,
Proulx,
Pugsley,
Reid (Ristigouche),
Richards,
Robb,
Séguin,
Tobin,
Turgeon,
Verville,
Warnock,
White (Victoria) (Alb.),
Wilson (Laval)—66.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Ames,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York) (O.),
Arthurs,
Baker,
Ball,
Barker,
Beattie,
Bennett (Calgary),
Bennett (Simcoe),
Best,
Blain,
Blondin,
Borden,
Bowman,
Boyce,
Boys,
Brabazon,
Bradbury,
Broder,
Burnham,
Burrell,
Chabot,
Clare,
Clarke (Wellington),
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Coderre,
Crocket,
Cromwell,
Crothers,
Currie,
Doherty,
Donnelly,
Edwards,
Elliot,
Fisher,
Forget (sir Rodolphe),
Fowler,
Garland,
Gauthier (Gaspé),
Girard,
Green,
Hazen,
Henderson,
Hepburn,
Hughes (Victoria) (O.),
Jameson,
Kemp,
Lalor,
Lancaster,
Lavallée,
Lespérance,
Lewis,
Macdonell,
Maclean (York) (O.),
McKay,
McLean (Queen) (I.P.-E.),
McLean (Sunbury),
Marshall,
Merner,
Middlebro,
Morrison,
Munson,
Nantel,
Northrup,
Osler (sir Edmund),
Paquet,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Porter,
Rainville,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Rogers,
Schaffner,
Sévigny,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thoburn,
Thornton,
Walker,
Wallace,
White (Renfrew),
Wilson (Wentworth),
Wright—99.

M. CHARLTON.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Morphy,	Champagne,
Steele,	Nesbitt,
Meighen,	MacNutt,
Thompson (Yukon),	Sinclair,
Weichel,	Clark (Red-Deer),
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Bristol,	Bickerdike,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Clark (Bruce),	McCraney,
White,	Emmerson,
Wilcox,	Cruise,
Nickle,	Ross,
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Nicholson,	Hughes (King) (I.P.-E.),
Webster,	Lovell,
Foster (King) (N.-E.),	Cash,
Foster (Toronto),	Clark (Essex),
Alguire,	McMillan,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Tremain,	Knowles,
Elson,	Brown,
Fripp,	Gordon,
Roche.	Molloy.

M. EMMERSON: J'ai pairé avec le ministre des Finances (M. White). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. AIKINS: J'ai pairé avec l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. BARNARD: J'ai pairé avec l'honorable député de Régina (M. Martin). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. ALGUIRE: J'ai pairé avec l'honorable député de Glengarry (M. McMillan). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. FOSTER (King) (N.-E.): J'ai pairé avec l'honorable député de Mackenzie (M. Cash). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai pairé avec l'honorable député de Queens-et-Shelburne (M. McCurdy). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. WEBSTER: J'ai pairé avec l'honorable député de Stanstead. Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

(La motion de M. Borden, tendant à la 3e lecture du projet de loi n° 21, est mise aux voix et adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Kemp,
Armstrong (Lambton),	Lalor,
Armstrong (York) (O.),	Lancaster,
Arthurs,	Lavallée,
Baker,	Lespérance,
Ball,	Lewis,
Barker,	Macdonell,
Beattie,	Maclean (York) (O.),
Bennett (Calgary),	McKay,
Bennett (Simcoe),	McLean (Queen) (I.P.-E.),
Best,	McLean (Sunbury),
Blain,	Marshall,
Blondin,	Merner,
Borden,	Middlebro,
Bowman,	Morrison,
Boyce,	Munson,
Boys,	Nantel,
Brabazon,	Northrup,
Bradbury,	Osler (sir Edmund),
Broder,	Paquet,
Burham,	Paul,
Burrell,	Pelletier,
Chabot,	Perley,
Clare,	Rainville,
Clarke (Wellington),	Reid (Grenville),
Clements,	Rhodes,
Cochrane,	Robidoux,
Cockshutt,	Rogers,
Coderre,	Schaffner,
Crocket,	Sévigny,
Cromwell,	Sexsmith,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Currie,	Sharpe (Ontario),
Davidson,	Shepherd,
Doherty,	Smith,
Donnelly,	Smyth,
Edwards,	Stanfield,
Elliot,	Stevens,
Fisher,	Stewart (Hamilton),
Forget (sir Rodolphe),	Stewart (Lunenburg),
Fowler,	Sutherland,
Garland,	Taylor,
Gauthier (Gaspé),	Thoburn,
Girard,	Thornton,
Green,	Walker,
Hartt,	Wallace,
Hazen,	White (Renfrew),
Henderson,	Wilson (Wentworth),
Hepburn,	Wright—101.
Hughes (Victoria),	
Jameson,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Bureau,
Barrette,	Cardin,
Béland,	Carroll,
Bellemare,	Carvell,
Boivin,	Charlton,
Boulay,	Chisholm (Antigonish),
Bourassa,	Chisholm (Inverness),
Boyer,	Delisle,
Brouillard,	Demers,
Buchanan,	Devlin,
Douglas,	Marcil (Bonaventure),
Ethier,	Marcile (Bagot),
Fortier,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Gauthier (Ste-Hyacinthe),	Michaud,
Gauvreau,	Murphy,
German,	Neely,
Graham,	Oliver,
Guilbault,	Pacaud,
Guthrie,	Papineau,
Kay,	Pardee,
Kyte,	Power,
Lachance,	Proulx,
Lafortune,	Pugsley,
Lanctôt,	Reid (Ristigouche),
Lapointe (Kamouraska),	Richards,
Lapointe (Montréal, Ste-James),	Robb,
Laurier (sir Wilfrid),	Séguin,
Law,	Thomson (Qu'Appelle),
Lemieux,	Tobin,
Loggie,	Turgeon,
Macdonald,	Verville,
McCoig,	Warnock,
McCrea,	White (Victoria (Alb.),
McKenzie,	Wilson (Laval)—68.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Murphy,	Champagne,
Steele,	Nesbitt,
Meighen,	MacNutt,
Thompson (Yukon),	Sinclair,
Weichel,	Clark (Red-Deer),
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Bristol,	Bickerdike,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	Martin (Régina),
Clark (Bruce),	McCraney,
White,	Emmerson,
Wilcox,	Cruise,
Nickle,	Ross,
Nicholson,	Hughes (King) (I.P.-E.),
Webster,	Lovell,
Foster (King) (N.-E.),	Cash,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Alguire,	McMillan,
Tremain,	Knowles,
Elson,	Brown,
Fripp,	Gordon,
Roche.	Molloy.

M. KNOWLES: Je désire dire que je me suis abstenu de voter simultanément avec le député d'Hants (M. Tremain). Si j'eusse exprimé mon avis, j'aurais repoussé la motion.

M. CLARK (Red-Deer): J'ai pairé avec le député de Waterloo-nord. Si j'eusse exprimé mon vote, j'aurais repoussé la motion.

(Le projet de loi est adopté.)

Sur motion de M. Borden, la Chambre lève sa séance à onze heures et quarante-deux minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 16 mai 1913.

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

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR donne lecture d'une communication du secrétaire du Gouverneur général, annonçant que Son Excellence l'Administrateur se rendra au Sénat aujourd'hui, à quatre heures et demie, pour donner la sanction royale à certains projets de loi.

1re LECTURE

Du bill (n° 207), déposé par M. Maclean (York), concernant un brevet de la "Commercial Acetylene Company of New Jersey."

Du bill (n° 208), déposé pa M. Barker, concernant un brevet de Maurice Delvigne.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX CAISSES D'EPARGNE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

Sur une motion de l'hon. W. T. White (ministre des Finances), il est décidé que la Chambre se formera en comité, lundi prochain, pour délibérer sur la question suivante:

Qu'il y a lieu de reviser les lois concernant certaines caisses d'épargne dans la province de Québec faisant actuellement affaires sous le régime du chapitre 32 des statuts revisés; de proroger au 1er juillet 1923 les chartes desdites caisses; et d'autoriser le paiement, à même le fonds du revenu consolidé, d'une rémunération aux vérificateurs pour les examens spéciaux des affaires ou transactions desdites caisses que le ministre des Finances pourra ordonner de faire.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX PRIMES SUR LE PLOMB.

Sur une motion de l'hon. W. T. White (ministre des Finances), il est décidé que la Chambre se formera en comité, lundi prochain, pour délibérer sur la résolution suivante:

Qu'il y a lieu de prescrire que les dispositions du chapitre 43 des statuts de 1908, intitulé: "Loi concernant le paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne", seront prorogées subordonnément aux modifications énoncées dans les présentes, jusqu'au 30e jour de juin 1918, et que la disposition de ladite loi, limitant le paiement de cette prime à cinq cent mille piastres en aucune année fiscale, soit réduite à deux cent cinquante mille piastres en aucune année fiscale;

Pourvu, toutefois, que la somme totale à être payée par voie de primes, sous le régime de ladite loi de 1908 et de la loi précédente, chapitre 31 des statuts de 1903, et de toute loi qui sera basée sur la présente résolution, n'excédera pas la somme de deux millions quatre cent cinquante mille piastres.

M. BORDEN.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UNE PRIME MILITAIRE A Mlle HUTCHINSON.

Sur motion de l'hon. T. W. Crothers (ministre intérimaire de l'Intérieur), il est décidé que la Chambre se formera en comité, lundi prochain, pour délibérer sur la résolution suivante:

Qu'il est à propos d'autoriser le ministre de l'Intérieur à émettre un certificat de prime militaire à Mlle Lois B. Hutchinson, en sa qualité de seule héritière et représentante personnelle de feu son père, James Hutchinson, lui donnant droit à elle-même ou à son substitut de choisir, à titre gratuit, comme homestead, deux quarts de section contigus des terres fédérales et d'en recevoir les lettres patentes, pourvu qu'inscription en soit faite et obtenue le ou avant le 31 décembre 1913.

1re LECTURE DU BILL RELATIF AUX RESERVES FORESTIERES ET PARCS.

L'hon. T. W. Crothers (ministre intérimaire de l'Intérieur) demande à déposer un bill (n° 209) amendant la loi concernant les réserves forestières et les parcs fédéraux.

Sir WILFRID LAURIER: Veuillez donner des explications.

M. CROTHERS: Lorsqu'a été votée la première loi réservant certaines régions, à titre de réserves forestières, les études n'étaient pas très complètes ni très exactes. On a découvert depuis, qu'il y a, dans certains cas, des régions qui auraient dû être comprises dans ces réserves et que, dans d'autres cas, les réserves comprenaient des terres arables qui n'auraient pas dû être inclues. Le présent bill a pour objet de modifier la loi de manière à étendre les réserves dans certains cas, et à les restreindre, dans d'autres.

Sir WILFRID LAURIER: C'est une question très importante. Je n'ai aucune objection à ce que les réserves forestières soient augmentées. Mais l'idée d'introduire des terres arables, dans les réserves forestières, est de nature à nuire considérablement à l'objet que la loi a en vue.

M. CROTHERS: Je crois qu'il n'y a qu'une très petite quantité de terrains qui se trouvera dans ce cas et, cela, dans deux ou trois cas seulement.

Sir WILFRID LAURIER: Même dans ces conditions.

M. OLIVER: Quelles sont les réserves qu'il est question d'agrandir ou de restreindre?

M. CROTHERS: Je crois qu'il n'y en a qu'une ou deux et je les indiquerai à mon honorable ami un peu plus tard. J'ai ici tous les détails ainsi que le nombre de milles carrés qu'il est question d'inclure

dans les réserves. Il n'y a qu'un ou deux cas dans lesquels nous demandons à retirer un terrain d'une réserve.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

FAUX RAPPORT D'UN JOURNAL.

Sir WILFRID LAURIER: Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un paragraphe continu dans le "Citizen" de ce matin, concernant la séance d'hier. Il contient une insinuation qui me paraît faite à dessein. Voici ce que dit le journal en question:

Le dernier vote a été pris à onze heures et demie, en présence de tribunes bondées de spectateurs... Un des incidents les plus remarquables du débat qui a précédé l'adoption du bill s'est produit à propos de la motion Laurier demandant le renvoi à six mois. L'opposition avait souvent répété que la politique du Gouvernement lui était dictée par les nationalistes. Cependant, quand sir Wilfrid Laurier a repris son siège, celui qui s'est levé pour appuyer cette motion, fut M. Guilbault, de Joliette, un prétendu nationaliste.

Celui qui a appuyé ma motion et celui à qui j'avais demandé de le faire, c'est mon voisin dans cette Chambre, l'honorable M. Graham. Cela doit être suffisant.

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.—L'ESCADRE IMPERIALE DE GIBRALTAR.

Sir WILFRID LAURIER: J'appelle l'attention de l'honorable premier ministre sur une question au sujet de laquelle je désirerais certaines explications. Pour mieux me faire comprendre, je suis obligé de donner lecture d'un paragraphe que je trouve dans la revue "United Empire", du mois de mai, reçue ici hier. Parlant du récent discours de M. Churchill, concernant l'organisation d'une escadre à Gibraltar, l'écrivain dit:

A ce point de vue, la partie la plus importante du discours du premier lord est sa déclaration concernant la décision de l'amirauté au sujet de la coopération impériale. Les deux parties sont subordonnées l'une à l'autre. En supposant que les possessions d'outre-mer seraient disposées à fournir les principales unités d'une escadre destinée à un service général, ayant sa base à Gibraltar, l'amirauté conseille aux possessions d'orienter leur politique d'améliorations locales dans le sens "des bases navales nécessaires, des bassins de radoub, des croiseurs, des flottilles locales et des autres unités qui permettraient à l'escadre impériale d'opérer pendant une période prolongée, dans une partie quelconque du globe, où elle pourrait être envoyée. A cette escadre, seraient assignés les trois navires canadiens, ainsi que celui des Etats-Unis et celui de la Nouvelle-Zélande .

A la page suivante, le même écrivain ajoute:

La proposition de l'amirauté n'a pas été accueillie de la même manière dans toutes les possessions d'outre-mer. On aurait pu supposer qu'au Canada, le Gouvernement l'aurait approuvée et que l'opposition l'aurait combattue; cependant cette nouvelle a été suivie par le silence soudain des câbles transatlantiques qui jusqu'à ce moment avaient été très occupés avec le débat sur la question navale. Ce n'est que de la Nouvelle-Zélande que nous sont parvenus de nombreux commentaires pouvant intéresser le public anglais. Le ton général en est favorable au projet, bien que le choix de Gibraltar ne soit pas ultérieurement approuvé.

Je désire savoir de l'honorable premier ministre s'il a reçu quelques communications officielles de l'amirauté concernant ce dernier projet.

M. BORDEN: A propos de la première question soulevée par l'honorable chef de l'opposition, je dois dire que je n'ai rien eu à faire avec les rapports des journaux concernant ceux qui ont appuyé son amendement. J'ai remarqué que l'honorable député de Joliette (M. Guilbault) avait demandé la parole avant six heures, mais qu'elle avait été accordée à mon très honorable ami, par déférence.

Quant au silence des câbles transatlantiques, je n'en connais rien non plus; je n'ai rien à faire avec le silence qu'ils gardent ni avec le bruit qu'ils font. En réponse à la question de mon honorable ami, je dirai que nous n'avons reçu aucune communication officielle de l'amirauté, et que la question a été signalée à notre attention par le discours du premier lord de l'amirauté, dont j'ai cité un passage hier soir.

TAUX SPECIAUX SUR L'INTERCOLONIAL.

M. BELAND: Pour passer des affaires maritimes à celles de la terre ferme, me permettra-t-on de demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane), si des taux spéciaux ont été accordés sur l'Intercolonial, entre Lévis et oMntmagny, à ceux qui désirent assister à une assemblée qui aura lieu après demain, et si des instructions à cet effet ont été contremandées après avoir été données.

M. COCHRANE: Je ne connais absolument rien de cette affaire. Le chemin est administré de Moncton. J'ai reçu un télégramme, hier, d'un citoyen de Québec, me demandant si j'avais contremandé l'ordre. J'ai répondu que je ne connaissais rien de l'affaire et je lui ai conseillé de s'adresser à Moncton.

M. BELAND: Puis-je demander à l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) s'il est en sait quelque chose, car je crois qu'il a été invité à assister à cette assemblée?

M. PELLETIER: Je n'ai pas été invité à l'assemblée et je ne connais rien de l'affaire dont parle mon honorable ami au sujet de

l'Intercolonial. Les coupables sont probablement ces nationalistes qui ont voté avec mon honraoble ami, hier soir.

M. BELAND: Vous en avez eu quatorze avec vous.

RUSSO-CANADIENS ENVOYES EN SIBERIE.

M. BORDEN : Je signalerai à l'attention de la Chambre une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, transmettant une certaine question qui a été posée dans la chambre des communes du Royaume-Uni, et la réponse à cette question. L'honorable chef de l'opposition en avait parlé l'autre jour. Voici cette question et cette réponse:

M. Hewins: A-t-on appelé l'attention du secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères sur le cas de trois Russes naturalisés Canadiens, qui au cours d'une visite en Russie ont été condamnés à être exilés en Sibérie pour la vie, sur l'accusation de s'être soustraits au service militaire? Les autorités britanniques ont-elles décliné d'intervenir, comme l'a dit sir Wilfrid Laurier à la Chambre des communes du Canada, le 16 avril dernier, ou le gouvernement britannique a-t-il le droit et le devoir de protéger les sujets naturalisés Canadiens, comme l'a affirmé l'ancien premier ministre du Canada?

Le secrétaire, sir Edward Grey: Le gouvernement de Sa Majesté n'a aucun renseignement à ce sujet. Il ne pourrait, toutefois, prétendre protéger des sujets russes se trouvant dans les possessions de l'empereur, contre ce à quoi ils auraient pu s'exposer en violant les lois de Russie, qu'ils eussent été naturalisés au Canada ou dans ce pays-ci. La loi russe est celle qui s'appliquerait en pareil cas, et il ne serait pas question de différence entre la nationalité britannique ou la nationalité canadienne.

POSTE RURALE.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Postes,— qui est toujours si bien disposé à faire tout ce qui est juste et raisonnable, dans l'intérêt des électeurs, indistinctement, dans tous les comtés,—afin de savoir s'il a l'intention d'établir un service postal rural dans le comté de Montcalm.

J'ai reçu de la part de mes électeurs de nombreuses demandes à ce sujet, et notamment, dans la paroisse de Saint-Jacques, à partir du ruisseau Saint-Jacques. Il y a sur cette route un grand nombre d'électeurs qui sont tous unanimes à demander ce service. Ils sont prêts à payer les charges et dépenses nécessaires à cette fin, et cela leur rendrait un grand service.

M. PELLETIER: Y a-t-il longtemps qu'ils ont fait cette demande?

M. LAFORTUNE: Leur demande a été faite depuis assez longtemps, elle est antérieure à l'avènement de la nouvelle administration au pouvoir, et depuis, la demande a été répétée à l'inspecteur des postes à Montréal. Cette partie de la paroisse est la partie la plus riche, et les habitants seraient très heureux d'apprendre que le Gouvernement va se rendre à leur demande.

Si l'honorable ministre désire que la demande soit répétée, ils sont prêts à le faire.

J'espère que le ministre ne tiendra pas compte du fait que c'est un libéral qui le demande. Cette partie de la paroisse a même voté en majorité contre votre humble serviteur. Il y a plus de conservateurs que de libéraux sur le parcours de cette route. Néanmoins, j'aime à croire que le ministre des Postes ne punira pas ces électeurs parce qu'ils ont le malheur d'être représentés par un libéral, et j'espère qu'il prendra la chose en sérieuse considération bientôt.

M. PELLETIER: Je dois dire que c'est la première fois que cette question m'est soumise. Jusqu'à présent, l'honorable député de Montcalm (M. Lafortune), n'a pas communiqué par lettre avec moi à ce sujet, ni il a appelé mon attention en Chambre.

Je dois dire—et j'espère que des deux côtés de la Chambre on me rendra ce témoignage —que je n'ai jamais regardé à la couleur politique des intéressés, ni au fait qu'ils pouvaient être représentés par un conservateur ou un libéral, lorsqu'il s'est agi pour moi de prendre une décision sur une pareille question. C'est tellement le cas que j'ai même reçu des félicitations à cet égard.....

M. LEMIEUX: C'est votre devoir, c'est ce que vous deviez faire.

M. PELLETIER: J'ai donc rempli mon devoir.

M. LEMIEUX: C'est votre devoir.

M. PELLETIER: Nous nous occupons d'une question et l'honorable député ne devrait pas chercher à y en mêler une autre.

Je dois dire que je désire tout particulièrement que, dans la province de Québec, on s'intéresse à cette question des routes postales plus qu'on ne le fait à présent.

Si dans la grande et belle paroisse de Saint-Jacques de l'Achigan on désire l'établissement d'une route postale, je serai très heureux de donner tout mon concours pour assurer cette amélioration.

3e LECTURE

Du bill (n° 196), déposé par M. Pelletier, amendant la loi des pensions viagères.

CAISSE DE PREVOYANCE SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La Chambre délibère sur l'amendement fait par le Sénat au bill (n° 25), déposé par M. Cochrane, modifiant la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer intercolonial et de l'île du Prince-Edward.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la nature de cet amendement?

M. COCHRANE: L'amendement a trait à la manière de calculer la pension de retraite des représentants des différentes organisations qui existent parmi les employés, celle des chefs de trains, et celle des mécaniciens, etc., lorsqu'ils s'absentent dans l'intérêt de leurs organisations respectives, ou pour s'occuper de l'administration de la caisse. Le temps ainsi employé leur est compté, s'ils ont payé leur contribution pendant ces absences.

M. STANFIELD: C'est ma faute, si cet amendement n'a pas été proposé lorsque le bill était en discussion devant la Chambre. J'étais absent lorsque le bill a été proposé en deuxième lecture et j'avais été chargé par les intéressés de le proposer. Quand il s'agit de déterminer la pension de retraite de ces employés, on prend comme base leur huit dernières années de service. Quelques-uns d'entre eux perdent trois semaines ou un mois par année, pour assister aux réunions des sociétés de secours. Il en résulte qu'en absence d'un amendement comme celui-ci, un employé peut perdre le bénéfice d'environ huit mois de service, lorsqu'il s'agit de fixer le chiffre de sa pension de retraite. Le public n'y perd rien, vu qu'il est dit dans l'amendement que chaque employé devra verser une somme égale à celle qui aurait été déduite de son salaire et ajoutée au fonds commun, s'il ne s'était pas absenté.

(L'amendement est adopté.)

ADOPTION DE LA RESOLUTION RELATIVE AUX COLIS POSTAUX.

Sur motion de l'honorable L. P. Pelletier (Ministre des Postes) la Chambre se forme en comité pour délibérer la proposition suivante:

Qu'il y a lieu d'établir un système de poste aux colis, et de pourvoir à la nomination de deux officiers et surveillants, à un salaire initial de $2,800, avec augmentation annuelle jusqu'à un maximum de $3,500.

(Présidence de monsieur l'Orateur suppléant.)

Il est fait rapport de la résolution.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. PELLETIER demande à déposer un bill (n° 210), concernant la poste aux colis.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

1re LECTURE DU BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

M. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 211) modifiant le Code criminel.

Plusieurs DEPUTES : Donnez des explications.

M. DOHERTY : Ce bill qui contient 33 articles, apporte plusieurs amendements aux dispositions du code pénal. Une des principales dispositions du bill se rapporte au port des armes à feu et autres instruments prohibés. Nous nous proposons de modifier l'article de la loi concernant l'obtention de ce qu'on appelle un certificat d'exemption, autorisant le port d'armes cachées. A l'avenir, ces permis devront être obtenus des officiers de police et non des juges de paix.

Sir WILFRID LAURIER : Que prescrit la loi actuelle?

M. DOHERTY: Personne n'a le droit de porter des armes, à moins d'avoir un certificat d'exemption qu'on peut obtenir de n'importe quel juge de paix. Le but de l'amendement est de restreindre l'octroi de ces certificats d'exemption, qui sont désignés dans l'amendement, sous le nom de permis. Ils seront accordés par la police dans les différentes villes et localités et ce n'est que dans les localités où il n'y a pas de police que les juges de paix pourront en accorder. On a cru qu'il était préférable de confier ce pouvoir à des officiers spéciaux qui seraient responsables de l'application de la loi et non aux juges de paix en général.

Le changement le plus important, concernant la restriction du droit de porter des armes, consiste dans la nouvelle disposition interdisant la vente de ces armes—pistolets, couteaux à gaine, couteaux-poignards, styllets, jointures en métal, casse-têtes et autres armes—à ceux qui n'ont pas de permis les autorisant à les porter.

Il n'y a pas à nier une forte augmentation dans le nombre des crimes violents et que cet état de choses doit être attribué à l'habitude de porter des armes, qui devient plus générale. Notre population augmente, grâce à une immigration constante, ce dont nous devons nous réjouir en général, mais il est inévitable que cette immigration ne nous apporte pas un certain nombre de personnes auxquelles il serait imprudent de laisser les moyens de se procurer des armes dangereuses, aussi facilement que dans les circonstances actuelles.

M. MARCIL : Le porteur d'un permis peut-il se procurer un nombre indéterminé d'armes?

M. DOHERTY: Personne n'a le droit de porter des armes sans un permis. L'article en question ne spécifie pas la quantité d'armes qu'un porteur de permis peut acheter. Quant à l'interdiction de la vente, je dois dire qu'il est fait une exception dans le cas

des manufacturiers et des marchands de gros, qui vendent à des personnes faisant le commerce régulier des armes. Nous pourrons discuter plus tard la question de savoir s'il ne serait pas préférable de limiter le nombre d'armes qu'une personne peut acheter. Le projet de loi pourvoit à ce que ces ventes soient enregistrées par le vendeur et qu'il inscrive la vente sur le permis qui doit lui être présenté.

M. WILSON (Laval): Le bill contient-il une disposition concernant l'âge de la personne à qui des armes peuvent être vendues?

M. DOHERTY: Il n'y a pas dans cet article de limite d'âge, mais tout acheteur doit être muni d'un permis.

M. WILSON: Le bill permet-il, par exemple, la vente d'un revolver à un enfant de dix ans?

M. DOHERTY: S'il avait un permis, ce serait en vertu de cet article, mais il ne peut pas l'obtenir. L'article concernant la vente décrète qu'il est défendu de vendre des armes à une personne n'ayant pas un permis. La disposition concernant l'octroi du permis est ainsi conçue:

Pour des raisons suffisamment démontrées, tout officier de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ou tout commissaire de la police fédérale, ou tout surintendant de la police provinciale, ou tout magistrat stipendiaire ou de district ou chef de police d'une cité ou ville constituée en corporation ou d'une municipalité de district, peut accorder à celui qui en fait la demande, et dont il connait la discrétion et les bonnes mœurs, un permis sous la formule 76 pour telle période, ne dépassant pas douze mois, qu'il juge à propos.

Aucune limite d'âge n'est mentionnée, mais nous pouvons sûrement supposer qu'un officier de police n'accorderait pas de permis à un enfant. De plus, dans le code pénal il existe une disposition spéciale interdisant la vente des armes à feu aux personnes âgées au moins de seize ans, avec ou sans permis.

L'article suivant concerne la vente des pistolets, des fusils à air comprimé ou des armes à feu d'aucune sorte aux mineurs; de sorte qu'il n'y a aucun doute que les enfants de moins de seize ans ne peuvent pas acheter d'armes à feu, même avec un permis.

Un autre article punit plus sévèrement les infractions à l'article 150 du code pénal et je ne crois pas que des explications spéciales soient nécessaires pour le moment.

L'article 7 défend d'offrir en vente des prescriptions ou des drogues pour prévenir la conception, causer l'avortement ou la fausse couche, ou rétablir la virilité sexsuelle.

L'article 8 qui amende l'article 213 du code pénal. Par cet article, est coupable d'un acte criminel, celui qui "séduit ou a un commerce illicite avec une fille ou femme de mœurs chastes jusqu'alors et âgée de moins de 21 ans, qui est à son emploi." Dans l'article actuel, il y a les mots " dans une fabrique, un moulin, un atelier, un magasin ou boutique." L'amendement a pour but de retrancher ces mots et de rendre la loi applicable à tout séducteur d'une fille ou femme à son emploi, si elle est âgée de moins de 21 ans et était de mœurs chastes jusqu'alors.

L'article 9 a trait à ce qu'on désigne généralement par la traite des blanches et tend à rendre plus sévères et d'une application plus facile les dispositions de la loi concernant la prostitution. Je dois dire que ces nouvelles dispositions sont, en quelque sorte, copiées de la loi anglaise adoptée l'an dernier. Les articles 9, 10, 11 et 12 sont consacrés à cette question. Ils imposent des peines contre les personnes qui tiennent des maisons de prostitution, ou qui, dans un but de gain, cherche à induire une fille ou femme à se livrer à la prostitution.

Il est encore un autre article d'après lequel le Code criminel s'appliquerait aux personnes qui louent leurs immeubles à des gens qui veulent s'en servir pour des fins de prostitution.

L'article suivant concerne les personnes qui afferment des jeux de hasard; ces dernières relèveront des dispositions qui s'appliquent maintenant à ceux qui importent, fabriquent, achètent et vendent ces articles. La modification dont il est question ensuite pourvoit au châtiment de ceux qui se rendent coupables de l'offense de désertion, qu'il s'agisse de l'époux ou de l'épouse. Le but n'est pas de modifier la loi—qui existe, aujourd'hui—qui impute offense à ce fait et qui édicte le châtiment de celui qui abandonne sa femme et ses enfants, lorsque cela est de nature à mettre en péril la vie ou la santé des enfants. On veut ajouter un article qui fait d'un abandon semblable une offense, alors même que cet abandon ne met sérieusement pas en danger la vie et la santé, lorsque le déserteur laisse son épouse et ses enfants dans le besoin et lorsque l'abandon ne peut être justifié en loi. La punition édictée, dans le cas de cette dernière offense, n'est pas aussi sévère que celle stipulée par cet article du statut, telle qu'on le trouve aujourd'hui.

Un autre article se rapporte également à cette matière; il pourvoit à la preuve qu'il faut faire du mariage, dans des cas de cette nature; elle décrète que la connaissance publique de la cohabitation—établie par les faits publics—entre l'homme et la femme constituera une preuve suffisante du mariage des parties en cause. Des cas semblables se sont produits si fréquemment qu'on a cru nécessaire d'arrêter cette disposition. C'est surtout le cas des immigrants qui viennent d'arriver, alors qu'il

est difficile d'obtenir la preuve légale du mariage.

D'après l'article suivant, c'est une offense pour l'époux ou l'épouse qui déserte son conjoint ou sa conjointe de voler, au temps de son départ ou subséquemment, quelque chose qui appartient à son conjoint ou à sa conjointe. D'après le statut, tel qu'il existe, aujourd'hui, le vol par l'époux ou par l'épouse, durant la cohabitation, ne constitue pas un délit. Le cas que l'on veut atteindre par cette modification, est celui où l'un ou l'autre des conjoints, étant à la veille de quitter l'autre dans le but de l'abandonner définitivement commet tel vol, ce qui revient à dire qu'au point de vue sévère des termes, le vol a eu lieu durant la cohabitation.

M. WILSON (Laval): Combien ce projet de loi contient-il d'articles?

M. DOHERTY: Trente-trois. L'article 16 a pour but d'appliquer les dispositions du statut qui s'appliquent aujourd'hui, dans les cas d'obtention de marchandises sous de fausses représentations, cet article, aux cas où les fausses représentations consistent en de fausses représentations faites, non pas nécessairement directement à la personne dont on obtient immédiatement des marchandises, mais dans le but d'obtenir du crédit de cette dernière et d'acquérir ainsi ces articles. Ainsi, par exemple, sera passible d'un déli qui, grâce à ce faux état de ses affaires qu'il soumet à un commis-voyageur, obtient du crédit parmi les hommes d'affaires, commerçants et autres. Le fait de se permettre cette déclaration consiste, pour lui-même, une offense, sans qu'il soit nécessaire d'établir, par témoins, que les marchandises ont été obtenues, grâce à ces fausses données. L'amendement fait encore un délit du cas de toute personne qui se procure des marchandises pour toute autre personne qui a fait une fausse déclation de cette nature, sachant qu'on a fait telle déclaration et qu'on a obtenu des marchandises par ce moyen.

M. DEVLIN: Cet article s'appliquera-t-il aux agents de compagnies d'assurances qui représentent, sous un faux jour, la situation financière des compagnies qu'ils représentent? Il arrive souvent que des agents de compagnies d'assurance ou de compagnies qui vendent des machines à coudre, aratoires et autres, parcourent les campagnes et se permettent d'y faire de fausses représentations dans le but de s'assurer des clients. Présentement, notre Code criminel ne les atteint pas. Cet article s'applique-t-il à cette catégorie d'agents.

M. DOHERTY: Il pourrait se présenter un cas concret où la déclaration faite par l'agent d'une compagnie d'assurance quant à l'état de cette dernière, au point de vue des finances, relèverait de cet article ou plutôt de la loi telle qu'elle est aujourd'hui. Je suppose que cet agent obtienne de l'argent, sous forme de commission, grâce à cette fausse déclaration. La difficulté à laquelle on a voulu obvier ne se rapportait pas à un cas de cette nature. Ce qu'on a en vue, c'est l'acte d'un homme d'affaires qui représente sous un faux jour l'état de ses affaires. D'ordinaire ces données sont fournies aux agences, aux banques et à d'autres institutions; il peut arriver que, bien qu'on n'ait pas l'intention d'obtenir des marchandises de la personne à qui on a fourni directement cet état, le but soit d'obtenir du crédit, en général, sur de telles déclarations fausses; cet amendement à pour but de faire une offense de ces fausses déclarations.

L'article 17 stipule l'adoption par la couronne de marques pour l'identification de ce qui appartient à l'Etat.

L'article 18 a pour but d'étendre les dispositions qui concernent la protection des entrepôts, des ateliers et des bureaux, aux cages ou autres où l'on garde les animaux à fourrure. Si je ne me trompe, l'industrie de l'élevage des animaux à fourrure prend des proportions plus grandes de jour en jour, et il semble opportun qu'on protège les maisons ou les cages où l'on garde ces animaux, tout comme on le fait dans le cas d'autres bâtiments où l'on tient des marchandises.

L'article 19 a trait à la protection des boîtes du courrier; il se rapporte spécialement à la protection des boîtes de livraison postale rurale.

M. CARVELL: L'honorable ministre n'a-t-il pas peur des suffragettes?

M. DOHERTY: L'article suivant a pour but d'empêcher la fabrication ou la mise en circulation de toute monnaie qui peut prêter à erreur et qu'il est possible de tenir comme étant de la monnaie véritable.

Le but de l'article 21 est de corriger une erreur qui s'est glissée dans la version française de l'article 504 du Code criminel.

L'article 22 s'applique au droit de faire des descentes de recherche dans les maisons de jeu et dans les maisons de désordre. La principale modification de cet article a trait à l'officier qui fournit le renseignement d'après lequel le magistrat accorde un mandat de recherche. Il est stipulé, aujourd'hui, que le constable en chef doit soumettre ce renseignement. On a constaté que, dans la pratique, la mise en vigueur de cet article offrait de grandes difficultés; la modification substantielle de cet article étend le droit de demander un mandat de recherche au constable en chef et à ses officiers.

L'article 23 rend possible la mise en état d'arrestation, sans mandat d'amener, des personnes qui pénètrent dans une forteresse militaire, lorsque cette arrestation est demandée par le ministre de la Milice.

D'après l'article 24, on peut arrêter, sans mandat d'arrestation, les personnes qu'on a des raisons suffisantes de soupçonner de délits d'après les articles qui se rapportent à ce qu'on appelle le trafic des esclaves blanches. On a constaté, dans un grand nombre de cas, que des personnes qui, d'après toutes les circonstances établies, étaient clairement coupables, ont été rendues à la liberté, par suite du retard apporté nécessairement à l'émission d'un bref d'amener qui eût permis qu'on les mît en état d'arrestation.

M. CARVELL: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de revenir à l'article précédent? Si je comprends bien, cet article dit qu'on peut mettre en état d'arrestation et sans mandat d'amener l'individu qu'on trouve sur une propriété militaire. Jusqu'à quel point cet article s'applique-t-il?

M. DOHERTY: Cet article modifie l'article 646 du Code criminel. Il stipule qu'on peut mettre en état d'arrestation, sans qu'il soit besoin d'un bref d'amener, tout individu qu'on trouve commettant l'un ou l'autre des délits mentionnés. L'article énumère ensuite un grand nombre de dispositions du Code criminel. Cet article a pour but d'ajouter au paragraphe (a) de l'article 646 les mots suivants:

Quatre-vingt-cinq et quatre-vingt-six, information obtenue ou communiquée contrairement à la loi...

D'après l'article 85 est passible de poursuites celui qui

...dans le but d'obtenir frauduleusement un renseignement, pénètre ou se trouve dans aucune partie d'une forteresse, d'un arsenal, d'une fabrique, d'un chantier maritime ou d'un camp, d'un navire ou dans toute autre place où il n'a pas le droit de se trouver, au Canada, appartenant à Sa Majesté, prend ou cherche à prendre, sans autorité donnée par Sa Majesté et en faveur de cette dernière, aucun croquis ou plan de cette forteresse, de cet arsenal, de cette fabrique, de ce bassin de radoub ou de ce camp.

D'après le statut, tel qu'il existe maintenant, ces offenses sont punissables; le but qu'on se propose d'atteindre, c'est de comprendre les infractions aux dispositions de cet article, au nombre des délits au sujet desquels on peut opérer une arrestation, sans mandat d'amener. Les autorités militaires estiment que cet article est très important, si l'on tient compte de la protection dont il faut entourer les ouvrages militaires de par tout le pays, et, par dessus tout, si l'on a en vue de prendre les mesures qui empêcheront efficacement les personnes qui n'y ont pas droit d'obtenir ces renseignements.

M. CARVELL: Cet article ne place-t-il pas entre les mains d'un petit nombre d'officiers de la milice des pouvoirs très étendus? Je crains fort que cela ne soit de nature à ouvrir une porte trop large aux abus.

M. DOHERTY: Cet article n'ajoutera que légèrement au pouvoir dont parle l'honorable député. Il y a un grand nombre de délits qui ressemblent à ceux dont il est question, et dont ceux qui s'en rendent coupables peuvent être mis en état d'arrestation, sans mandat d'amener. Cependant, il me fera véritablement plaisir d'entendre les observations qu'on pourrait faire à ce propos, plus tard.

M. CARVELL: Je craindrais véritablement, au cas où je m'aventurerais sur des terrains appartenant à la milice et servant aux exercices de tir, qu'un sergent quelconque ne s'adressât à moi pour me mettre simplement en état d'arrestation.

M. DOHERTY: Je ne crois pas qu'aucun sergent, s'il en jugeait d'après l'apparence de l'honorable député, mît ce dernier en état d'arrestation, sous soupçon d'entretenir une intention malhonnête quelconque.

M. WILSON (Laval): L'honorable ministre de la Justice se rappelle-t-il le cas qui s'est produit, au Champ de Mars, il y a quelques années déjà, alors qu'une sentinelle mit en état d'arrestation un citoyen qui traversait simplement la place, à l'occasion d'une revue?

M. DOHERTY: Je serais très heureux d'étudier à fond, plus tard, les effets possibles de la modification proposée. En soumettant ces modifications, j'entretiens certainement l'espoir que la Chambre va m'aider de ses conseils et de ses avis, conseils et avis dont je tiendrai compte. Ce sont des questions qui n'intéressent personne directement, sauf celui qui a en vue de perfectionner la loi et de la rendre plus efficace, tout en cherchant, en même temps, à ne rien faire qui contrecarre indûment la liberté du sujet britannique. Lorsque ce projet de loi sera délibéré en comité, je serai heureux d'entendre tous les avis qu'on pourra soumettre et de leur donner toute l'étude voulue.

M. LEMIEUX: Ce projet de loi contient-il une disposition quelconque, ou l'honorable ministre de la Justice a-t-il l'intention de soumettre une proposition à l'effet d'imposer des châtiments plus sévères à l'endroit des personnes qui se livrent au trafic de la cocaïne, qui est devenu une plaie pour toutes les grandes villes? Un certain nombre de gens ont été mis en état d'arrestation, soit pour avoir vendu, soit pour avoir fait usage de la cocaïne. Ce négoce et cette maladie sont devenus véritablement un fléau. Mon honorable ami de Montcalm (M. Lafortune), le procureur de la couronne à Montréal, affirme que le peuple est soulevé contre cette habitude et

contre ce négoce. J'aimerais savoir si l'honorable ministre a l'intention d'édicter des peines plus sévères contre ceux qui violent ainsi la loi.

M. DOHERTY: Non, ce projet de loi n'a pas pour but de rendre le châtiment plus sévère. On ne m'a pas représenté que le statut, tel qu'il est, n'édicte pas de châtiment suffisant. Si je ne me trompe, le Parlement a dû s'occuper de ce sujet, à la dernière session, et il a adopté une loi imposant des punitions que l'on considérait raisonnables.

M. LEMIEUX: Je tiens à signaler la question, d'une façon particulière, à l'honorable ministre de la Justice Je lis assez régulièrement les journaux, et je puis constater qu'ils laissent entendre que ce délit est devenu plus fréquent, au cours de ces quelques dernières années. Le nombre de ces victimes de la cocaïne et de la morphine s'est accru dans des proportions simplement alarmantes. Je demanderais à mon honorable ami de tenir compte des recherches et des enquêtes que l'on a faites sur cette question: je lui demanderais s'il ne serait pas possible d'adopter une loi qui serait de nature à empêcher nos concitoyens de contracter l'habitude de l'usage et de la vente de la cocaïne et de la morphine. Je me rappelle que, dans la cité de Montréal, l'automne dernier, les autorités de la police ont découvert deux ou trois endroits où des jeunes gens et des jeunes filles s'étaient installés, comme on le fait en Chine et dans certaines villes du littoral occidental, pour y consommer l'opium. J'ai vu que, l'autre jour, on avait mis en état d'arrestation, à Ottawa, je crois, un homme qu'on accusait de vendre cette drogue en pleine rue. La drogue fut trouvée dans son chapeau. On dit que ce commerce se fait dans les grandes cités. Je m'éloigne peut-être de la question, puisque ce projet de loi ne contient rien qui se rapporte à cette matière, mais je veux simplement signaler la question à mon honorable ami.

M. DOHERTY: Je ne suis pas prêt à discuter en ce moment cette question, mais mon honorable ami se rappellera que, ainsi que je l'ai dit, à cette dernière session du dernier Parlement, le ministre du Travail d'alors, l'honorable M. Mackenzie King, a fait adopter un statut qu'ont approuvé les membres du Parlement en général, à seule fin d'atteindre et de faire disparaître le mal auquel l'honorable député fait allusion. On ne m'a pas représenté que cette loi fût insuffisante ou inefficace. Je m'enquerrai auprès de ceux qui sont chargés de l'administration de la loi, dans le but de connaître s'il faut nécessairement aller plus loin sous ce rapport. Observons que, ainsi que je l'ai dit, l'article 24 accorde le pouvoir de mettre en état d'arrestation, sans mandat d'amener, les personnes qu'on a raison de soupçonner d'avoir enfreint les dispositions de la loi qui se rattachent au commerce des esclaves blanches.

M. PROULX : Je demanderai à l'honorable ministre de me dire si le châtiment infligé à ceux qui se livrent à ce dernier commerce comprend l'application du fouet?

M. DOHERTY: Dans le cas de certaines catégories d'offenses, on peut condamner le coupable au supplice du fouet.

M. PROULX: C'est le châtiment qu'on a adopté en Angleterre.

M. DOHERTY: En effet. Toutes les autres dispositions se rapportent à la procédure et je ne crois pas que j'aie besoin d'entrer dans les détails de ces articles.

M. WILSON (Laval): Il est un point très important qui se rattache à la procédure et que je voudrais signaler à l'attention de l'honorable ministre de la Justice. Il se rapporte à la lecture des témoignages. A l'examen préliminaire, les témoins pour la poursuite sont appelés et donnent leur témoignage; leurs dépositions peuvent être lues, plus tard, au procès. Mais, en supposant que l'accusé veuille faire lire la déposition d'un témoin qui est mort ou qui a quitté le pays, ou qui, pour une raison ou pour une autre, n'est pas présent au procès, il lui est défendu de réaliser son désir, tandis qu'il est permis à la poursuite de faire lire la déposition donnée en sa faveur. Je crois qu'il importe grandement qu'on modifie la loi sous ce rapport et qu'il est bon que cette disposition se trouve dans ce projet de loi, parce que notre statut, tel qu'il est maintenant, prive la défense d'un grand privilège. On pourrait envoyer à l'échafaud un accusé, pour la raison qu'il n'a pas le privilège de faire lire la déposition au procès.

M. l'ORATEUR: C'est introduire dans le débat des questions qui ne relèvent pas de ce projet de loi.

M. DOHERTY : Au nombre des articles contenus à ce projet de loi il s'en trouve un qui modifie, sous certains rapports, la disposition qui a trait à la lecture des témoignages, lors des procès. Bien que ce projet de loi ne permette pas qu'on lise les dépositions données en faveur de l'accusé, je serai très heureux, lorsque nous en arriverons à discuter cet article, d'écouter toutes les observations que mon honorable ami pourra faire et de m'y rendre, si cela est possible.

M. WILSON (Laval) : Puis-je demander à l'honorable ministre de la Justice s'il se propose de déposer un projet de loi relatif aux pénitenciers?

M. DOHERTY : Oui, j'ai l'intention de soumettre un projet de loi relatif aux appointements et aux gages des employés des

pénitenciers. J'espère déposer ce bill, lundi ou mardi.

M. KNOWLES : L'honorable ministre me permet-il de lui demander s'il a l'intention de présenter, au cours de cette session, un projet de loi ayant pour but d'augmenter les traitements des juges des cours de districts et de comtés?

M. DOHERTY : A ce sujet, je crains grandement qu'il ne nous soit possible de nous occuper de cete question, au cours de cette session. On l'a déjà débattue, dans une circonstance antérieure. J'ai signalé alors quelques-uns des aspects que présentait cette question. La difficulté qui surgit à propos du traitement des juges provient, en grande partie, de la différence qui existe dans l'état de choses qui se produit dans les différentes provinces, non seulement au point de vue du coût de la vie, mais encore et plus particulièrement au point de vue de la législation qui arrête le nombre des juges, leurs fonctions et leurs traitements possibles qui peuvent provenir d'autres sources que celles des appointments que comporte leur fonction. Il sera excessivement difficile de résoudre ce problème de façon à rendre justice aux magistrats des différentes provinces, si l'on ne peut compter sur la coopération des gouvernements de quelques-unes de ces provinces. Ce n'est pas là la tâche la plus aisée qu'on puisse imaginer. Ces difficultés sont telles que nous ne pouvons espérer soumettre, à cette session, un projet de loi que nous étions raisonnablement en droit d'espérer faire adopter à cette session, parce que toutes ces différences à la situation des juges occasionneront de longs débats, lorsqu'il sera question de discuter un projet de loi se rapportant à cette matière.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

3e LECTURE DU BILL RELATIF A LA SUBVENTION DE LA WESTERN DRYDOCK AND SHIPBUILDING COMPANY.

Sur proposition de l'honorable M. Robert Rogers (ministre des Travaux publics), le paiement d'une subvention à la Western Drydock and Shipbuilding Company, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Sur l'article 1er (entente mentionnée à la cédule confirmée).

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce projet de loi?

M. ROGERS: Ce projet de loi est nécessaire, à cause de la convention conclue, le 10 février 1909, d'après laquelle une subvention fut accordée pour la construction d'un bassin de radoub à Port-Arthur, et sujette, à cause d'une légère modification dans la loi subséquente, à la rectification du Parlement. Cette Chambre a déjà adopté des projets de loi de cette nature. Le 10 février 1909, la Western Drydock and Shepbuilding Company, Limited, a demandé une subvention de 3 p. 100 par année, au cours de vingt ans, d'après le statut de 1908, alors en vigueur. Elle soumit au ministère les plans et devis pour la construction, à Port-Arthur, Ontario, d'un bassin de radoub mesurant 700 pieds en longueur, 125 pieds en largeur, au sommet, 85 pieds de largeur à la base et 15 pieds en profondeur sur les blocs d'assises. Le 4 mars 1910, un décret en Conseil fut adopté approuvant les plans et devis, donnant le pouvoir de conclure une entente avec la compagnie pour le paiement d'une subvention anuelle de 3 p. 100, au cours de 20 ans.

La convention fut préparée conformément au statut de 1908 et aux termes du décret en Conseil, adopté le 4 mars 1910, mais la convention n'ayant été signée que le 9 novembre 1910, il devint nécessaire d'inscrire à l'article 9 de la convention la disposition suivante: "Sujet à ratification et à confirmation par le Parlement du Canada à sa prochaine session", le statut de 1908 sur lequel la convention était basée, ayant été rappelé par un statut sanctionné, ayant été rappelé par un statut sanctionné

On consatera que c'est simplement dans le but de nous conformer à la convention arrêtée le 9 février 1909, et de mettre à exécution la disposition de cette entente qui demande la ratification par le Parlement, avant que cette subvention ne puisse ayant été rappelé par un statut sanctionné cette annexe.

M. GRAHAM: La subvention diffère-t-elle de ce qu'elle était, en 1908?

M. ROGERS: Nul changement n'a été fait à cette subvention.

M. CARVELL: S'agit-il ici de ce qu'on appelle un bassin de radoub de seconde classe, d'après le statut de 1910?

M. ROGERS: Oui; d'un bassin de radoub de seconde classe; il mesurera 700 pieds en longueur.

M. GRAHAM: Qui sont ceux qui composent cette compagnie? Je vois que M. James Whalen en est le président.

M. ROGERS: Je comprends que les directeurs sont les mêmes que ceux qui se trouvaient en fonctions, lorsque cette convention a été conclue, en 1909. M. James Whalen, de Port-Arthur, est le président et M. I S. Fenn, est le secrétaire de cette compagnie. C'est tout ce que je connais d'eux.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3—(expropriation par le gouvernement, si le bassin de radoub ne fonctionne pas).

M. CARVELL: Si le gouvernement prenait possession de cette propriété, qu'adviendrait-il des subventions qu'il aurait payées? Il pourrait avoir payé des subventions pendant dix années. Se trouve-t-il un moyen qui lui permette de retirer cet argent?

M. ROGERS: Je ne crois pas que la convention contienne de disposition à cet effet.

M. DEVLIN: Pourvoit-on à acquitter une compensation aux propriétaires du bassin de radoub?

M. ROGERS: Un projet de loi semblable à celui-ci a été ratifié l'an dernier. Il n'y a aucun changement.

M. CARVELL: Le gouvernement garantit l'intérêt des obligations durant vingt ans. Si le Gouvernement expropriait ce bassin de radoub, il serait forcé d'en payer la valeur aux propriétaires et il devrait assumer la responsabilité des obligations.

M. ROGERS: Il serait responsable des obligations; c'est là l'entente conclue.

M. CARVELL: Il me semblerait que les propriétaires pourraient retirer un bénéfice simplement en permettant au gouvernement de prendre ce bassin de radoub à sa charge.

M. ROGERS: Je crois que l'intérêt public est protégé tout autant qu'il peut l'être, d'après cette convention. C'est d'après celle-ci que le gouvernement garantit 3 p. 100 du coût, durant vingt ans. C'est ainsi que le gouvernement est responsable de cette subvention.

M. GRAHAM: Dans ces conventions et ce statut il est stipulé que, d'après certaines conditions, le gouvernement peut prendre à sa charge ces propriétés. Le gouvernement pourvoit-il, d'une façon ou d'une autre, à l'inspection de cette entreprise? Je crois qu'il est à propos pour le gouvernement d'envoyer l'un de ses ingénieurs visiter ces travaux, au moins une fois par année, sans invitation et à seule fin de voir à ce que l'on observe la loi, comme elle doit être observée.

M. ROGERS: C'est toujours là ce que fait le ministère.

M. CARVELL: J'ai examiné attentivement cette convention et je n'y puis trouver de disposition relative au cas où le gouvernement déciderait de prendre à sa charge cette propriété, parce que, d'après l'article 3, il lui faudrait exproprier. En vertu de cette disposition, aujourd'hui, le gouvernement doit acquitter aux propriétaires le prix de leur entreprise et il lui faudra encore acquitter l'intérêt des obligations émises, et cela, durant la balance des vingt années. Cela me semble plutôt injuste à l'endroit du gouvernement.

M. ROGERS: La convention ne contient rien qui oblige le Gouvernement de payer à la compagnie le coût de son entreprise, si la compagnie n'exploite pas ce bassin de radoub. Si la compagnie ne remplit pas la convention qu'elle a conclue avec le gouvernement, elle perd ses droits.

M. PERLEY: Je crois que ce qui est indiqué à la marge est erroné.

M. CARVELL: Oui. On y trouve le mot "expropriation". Ce terme indiquait qu'il faudrait que le gouvernement expropriât, mais la disposition elle-même dit que le gouvernement peut prendre possession.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU MARQUAGE DES FRUITS.

Sur proposition de l'hon. M. Martin Burrell (ministre de l'Agriculture), le bill modifiant la loi relative à l'inspection et à la vente est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour le délibérer. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sur l'article 1er (marquage des fruits).

M. GRAHAM: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous fournir quelques explications touchant ce projet de loi?

M. BURRELL: Le but principal de l'amendement se rattache aux fruits importés, au sujet desquels l'ancien statut ne nous renseignait pas parfaitement quant à notre autorité. Cette modification établit absolument que nous avons le même droit de traiter le fruit importé, touchant à son marquage, que celui dont nous jouissons dans le cas du fruit produit au Canada.

M. OLIVER: Ce projet de loi s'éloigne du principe du statut relatif à l'inspection et à la vente, tel qu'il existe, aujourd'hui. Le statut contient une disposition relative à l'inspection et au marquage du fruit importé au Canada. Ce projet de loi contient un principe très radical, et le Gouvernement assume une autorité très grande. La question revêt une telle importance et elle affecte des intérêts d'un si grand nombre des habitants de ce pays que j'affirme que, si le Gouvernement entretient certaines idées au sujet de la marque du fruit importé, il devrait les consigner dans un statut et non pas les exprimer au moyen d'un décret du Conseil. Mon honorable ami le sait; il est impossible, certes, de faire observer la loi, d'après cet article, de façon à prohiber véritablement l'importation des fruits au Canada. Je sais que le principe qui consiste à remettre

toute autorité entre les mains du Gouvernement est, cela va sans dire, un principe parfaitement établi pour les honorables membres de la droite, mais il n'en reste pas moins discutable, à mon point de vue. Je sais que si le Gouvernement juge qu'il est à propos—et ce n'est pas le point que je discute—d'inscrire au statut relatif à l'inspection se rapportant au marquage du fruit importé, cet article serait statutaire et ne dépendrait pas d'un décret du Conseil.

M. BURRELL: Je ne puis admettre que nous introduisons un nouveau principe dans ce projet de loi, parce que dans l'article 321 de l'ancien statut se trouve une disposition disant que personne ne vendra, n'offrira, n'exposera, n'aura en sa possession pour la vente aucun fruit paqueté, etc. La seule difficulté que nous a signalée le ministre de la Justice, c'est que, bien que nous agissions, d'après cet article, contre l'importation de tout fruit, on devrait rendre cet article plus clair, parce que, dans son ensemble, le statut pourrait être interprété comme défavorable aux horticulteurs du pays. Quant à ce que dit l'honorable représentant d'Edmonton, relativement aux pouvoirs du gouverneur en conseil, je ferai observer que le statut primitif est modifié par l'addition qu'on y a faite de l'article 320. Cet article sert de base aux règlements concernant la qualité et le marquage. Il est bien évident que ce nouvel article est tout simplement inséré dans l'ancien et que la même manière de marquer les fruits continuera de prévaloir. Tout ce que nous voulons, c'est que tous les fruits soient assujétis aux mêmes règlements.

M. CARVELL: Aux termes du projet de loi, les colis de fruits importés au Canada devront être marqués d'une certaine manière prescrite par décret du Conseil. Le Gouvernement peut-il prescrire cette manière de marquer les fruits? La loi de l'inspection et de la vente, il va sans dire, nous donne le droit de déterminer la manière de marquer les fruits que le Canada exporte. Nous avons pensé que les gens portaient préjudice au pays en expédiant en Angleterre et ailleurs des fruits de qualité médiocre portant la marque de fruits de première qualité. Pour obvier à cela, nous avons établi un règlement très rigoureux.

Mais le présent bill repose sur un principe tout à fait différent. Les fruits que j'importerai devront être marqués d'une certaine manière. Nous importons chaque année pour des centaines de mille dollars de raisin d'Espagne; or, comment l'emballeur espagnol pourra-t-il savoir au juste quelle marque il doit mettre sur les colis de raisin destiné à être exporté au Canada? Les fruits qu'il met en colis, il compte les exporter dans les différents pays du monde entier. Faudra-t-il qu'il y mette une marque particulière pour les faire admettre au Canada? Va-t-il méconnaître au consommateur canadien le droit d'acheter du raisin d'Espagne parce que l'emballeur ne s'est pas conformé à chacune des prescriptions des règlements canadiens? Je crains que ce projet de loi n'ait l'effet de provoquer l'augmentation du prix des fruits, quand on devrait faire en sorte qu'ils se vendent à meilleur marché. En certaines parties du Canada, les oranges, les bananes, les pommes et les pêches se vendent à deux prix différents.

Sous le régime de la loi nouvelle, quiconque fera venir des pêches de l'Etat de New-York se trouvera vraisemblablement assujetti aux prescriptions de ces règlements si les fruits ne portent pas une marque particulière. Qu'un marchand importe 100 caisses de pêches et les dépose dans sa boutique: on lui fera savoir que le fait de les vendre le rend passible d'une amende de $50. On trouvera peut-être que j'exagère, mais telle me paraît être la conséquence de ce projet de loi.

Nous achetons beaucoup de fruits aux Etats-Unis, à Boston notamment. S'il en est ainsi, c'est à cause des taux excessifs de transport que le marchand est tenu de payer quand il veut faire venir des fruits d'une partie quelconque du Canada, ce qui l'oblige de les vendre à un prix très élevé. Supposons qu'un marchand de la ville où j'habite ou de quelque autre endroit des Provinces maritimes fasse venir de Boston une certaine quantité de raisin, de pêches, de poires ou de prunes; ces fruits arrivent par le train rapide et le marchand les dépose dans son magasin. S'ils ne sont pas marqués d'une certaine manière, il est passible d'une amende de $500.

Je crois que le présent projet de loi a été conçu dans le but exprès d'empêcher nos compatriotes d'importer des fruits américains et de les obliger d'acheter ceux des producteurs canadiens. S'il favorise un petit nombre de producteurs de la péninsule du Niagara, il est préjudiciable aux consommateurs canadiens. L'horticulture fruitière est déjà assez protégée pour qu'il ne soit pas besoin de la faire bénéficier de cette nouvelle protection indirecte et déguisée. Si je me trompe, que le ministre me le dise; si j'ai raison, qu'il retire son projet de loi.

M. BURRELL: Mon honorable ami s'alarme sans raison. Il n'y a guère de différence entre ce bill et la loi votée sous le gouvernement précédent; cette dernière tendait au même but que le présent projet de loi, mais il s'y accusait une lacune à l'égard de nos attributions. Le présent bill ne vise pas les fruits mentionnés par l'honorable député; à vrai dire, les dispositions en seront surtout applicables au commerce des pommes. Les prescriptions rela-

tives à la qualité et aux diverses questions de détail ont été arrêtées par mes prédécesseurs qui en avaient sans doute conféré avec tous les intéressés. Nous ne songeons aucunement à toucher aux fruits mentionnés par l'honorable député, ni à entraver ce commerce en aucune manière.

Le bill n'a d'autre objet que de donner un peu plus de clarté à l'ancienne loi et d'autoriser le Gouvernement à édicter des règlements propres à mettre les pommes importées sur le même pied que les pommes récoltées au Canada. L'application de la loi, il est vrai, peut s'étendre, du moins dans une certaine mesure, aux poires, aux pêches et aux autres fruits mis en vente comme étant d'une certaine qualité. Au nom des consommateurs canadiens, nous avons intenté des poursuites à une multitude de nos producteurs de pommes parce qu'ils pratiquaient l'emballage de façon peu scrupuleuse, et nous considérons que cela nous donne raison de poursuivre en justice quiconque vend ce même fruit à la faveur d'une marque ou d'un emballage frauduleux.

M. CARVELL: Je dois dire que la réponse du ministre ne dissipe guère les doutes que j'ai au sujet de ce projet de loi.

M. BURRELL: Mon honorable ami est bien soupçonneux.

M. CARVELL: C'est possible; mais il me semble que je discute la question au point de vue du consommateur canadien. Il y a lieu de présumer que le marchand de gros et le détaillant ne tiennent pas à acheter de fruits de qualité inférieure. Ils les achètent aussi bons que possible, et s'ils en importent qui ne soient pas marqués selon les prescriptions des règlements, ils sont passibles d'une amende de $50.

Ce projet du ministre est conforme au principe clairement posé par le cabinet, qui veut que ce soit le Gouverneur en conseil et non le Parlement qui gouverne. Le Gouvernement désire obtenir à l'égard des fruits le même pouvoir qu'à l'égard des grandes routes, de l'aide à l'agriculture et à la défense navale, et d'une foule d'autres choses. Donnez-nous l'argent, dit-il, autorisez-nous; nous vous promettons de ne pas abuser de notre pouvoir; autorisez-nous et ayez foi en nous. Les membres de la gauche ont maintes et maintes fois déclaré qu'ils n'ont que du respect pour la personne de chacun des membres du cabinet, mais à quoi bon leur conférer tous ces pouvoirs et nous fier à leur promesse de n'en pas abuser?

Au dire de l'honorable ministre, cette loi est destinée à protéger le pays en ce qui concerne les pommes. Je ne vois pas de mal à cela, puisque le Canada n'importe pas de pommes. Il est juste que le producteur canadien soit tenu d'étiqueter et de marquer ses colis de pommes de façon convenable, mais notre juridiction ne s'étend pas jusqu'aux producteurs de l'Espagne et de la Californie. Que l'honorable ministre nous dise si cette loi ne sera applicable qu'aux pommes ou si elle ira plus loin que cela; dans ce dernier cas, elle constituerait un empiétement non motivé sur les droits des gens auxquels il devrait être loisible d'acheter les fruits à aussi bon compte que possible.

M. GERMAN: Le ministre a-t-il vu la lettre que j'écrivais à son sous-chef, il y a peu de temps, au sujet du mode d'emballage que l'on devrait prescrire à l'égard des pommes?

M. BURRELL: Non.

M. GERMAN: Le ministre devrait demander à son sous-chef de lui faire voir cette lettre; il pourrait ensuite me dire s'il ne serait pas possible de modifier les règlements dans le sens que je suggère. Si j'en parle, ce n'est pas tant pour m'en prendre au ministre qu'aux règlements. Ceux-ci, je l'admets volontiers, ont été faits par les prédécesseurs de mon honorable ami; s'ils ne furent pas toujours absolument irréprochables, on s'est cependant efforcé de les rendre aussi parfaits que possible. La question étant de très grande importance, j'aimerais que le ministre la mît à l'étude et nous fît part de sa manière de voir.

M. BURRELL: Est-ce aux règlements ou à la loi que l'honorable député fait allusion?

M. GERMAN: C'est surtout des règlements que je veux parler.

M. BURRELL: Le volume des colis est déterminé par l'article 325 de l'ancienne loi.

M. GERMAN: Je le croyais déterminé par les règlements plutôt que par la loi.

M. BURRELL: Je crois qu'il est déterminé par la loi.

M. ROGERS propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DE LA LOI DES BANQUES

Sur proposition de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) la Chambre passe à l'examen, en comité général et sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, des articles du bill (n° 36) concernant les banques et le commerce de banque.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

Sir WILFRID LAURIER: N'ayant pu suivre les délibérations du comité des banques et du commerce, j'aimerais à savoir si ce comité a apporté d'importantes modifications au bill déposé par l'honorable ministre des Finances.

M. WHITE (ministre des Finances): Mon très honorable ami sait sans doute que le comité a fait un examen très complet du projet de loi, recueilli un grand nombre de dépositions et étudié avec un soin minutieux chacun des articles du bill. Je dois dire que celui-ci revient à la Chambre sans avoir subi de modification profonde. Le comité y a fait quelques changements assez importants que je vais indiquer à mon honorable ami en aussi peu de mots que possible.

Le chef de la gauche se rappelle l'article concernant la vérification des livres des banques; le comité y a ajouté une autre disposition portant que les vérificateurs seront choisis parmi trente personnes en premier lieu nommées et désignées par les gérants généraux des banques autorisées du Canada, lesquels font partie de l'association des banquiers canadiens. Les gérants devront être les vérificateurs au scrutin secret, leur choix étant susceptible d'être annulé par le ministre des Finances. Les actionnaires de la banque pourront ainsi nommer des vérificateurs en conformité des dispositions qui se trouvaient dans le bill au moment où il fut déposé à la Chambre.

Le comité a inséré une autre disposition concernant l'enregistrement des garanties que les banques sont autorisées, sous le régime de la nouvelle loi, à se faire donner à l'égard du grain battu et des bestiaux. Il a aussi légèrement modifié l'article fixant le taux de l'intérêt que les banques peuvent recouvrer. Certaines modifications ont été effectuées relativement à la somme que les banques sont autorisées, sous le régime de la loi actuelle, à recevoir et retenir pour couvrir les frais de perception et d'agence. Une disposition a été insérée qui autorise le conseil de la trésorerie à édicter des règlements prescrivant la stérilisation des billets de banque dans le but de mettre le public à l'abri de l'infection et de prévenir la propagation des maladies.

D'autres dispositions importantes ont été insérées dans le projet de loi pour protéger le public dans l'intervalle compris entre la constitution d'une banque en corporation et l'émission du certificat du conseil de la trésorerie. Enfin, le comité a cru devoir déclarer coupable d'un acte criminel quiconque, étant officier d'une banque, accepte de l'argent ou quelque autre rémunération pour faciliter un prêt ou autrement s'employer de façon illicite dans les affaires de la banque.

M. WHITE (Leeds).

Telles sont les principales modifications apportées au projet de loi. Les italiques en indiqueront un certain nombre à mon très honorable ami, et s'il désire avoir des explications plus complètes, je me ferai un plaisir de les lui fournir au cours des délibérations du comité de la Chambre entière.

Sir WILFRID LAURIER: C'est donc à dire qu'il n'y a pas de changement radical. A mon avis, le comité n'a fait que deux modifications de quelque importance, la première étant celle qui a trait aux vérificateurs. Je ne vois pas très bien la nécessité d'un mécanisme aussi compliqué; c'est chose qu'on nous expliquera sans doute lorsque nous en serons rendus à l'examen de l'article même. L'autre modification importante réside en ce que la disposition nouvelle prescrit que les prêts sur la garantie d'effets et autres articles doivent être enregistrés, tandis que cette obligation n'est pas prescrite à l'égard des autres garanties. Il existe une différence entre les deux catégories de garanties.

M. WHITE: Je ne saisis pas bien ce que mon très honorable ami veut dire.

Sir WILFRID LAURIER: La nouvelle loi me semble permettre aux cultivateurs d'emprunter de l'argent sur la garantie de leur grain et d'autres choses, garantie qui doit être enregistrée.

M. WHITE: C'est le comité qui a fait cette modification.

Sir WILFRID LAURIER: Tandis que les garanties qui existent déjà subsisteront sans qu'il soit nécessaire de les enregistrer.

M. WHITE: Oui.

M. EMMERSON: Je demanderai au ministre des Finances s'il désire que nous commencions, comme on a fait au comité des banques et du commerce, par examiner ceux des articles du bill qui ne prêtent pas à discussion pour passer ensuite à ceux qui sont de nature à provoquer des divergences d'opinions. On constatera que certains articles dont le comité semble avoir terminé l'examen donneront lieu à de nouvelles et plus complètes délibérations. Un certain nombre de projets d'amendements ont été écartés avec précipitation, que le comité de la Chambre entière ferait bien de mettre à l'étude.

M. WHITE: Si l'on croit qu'il y a lieu de réserver tel ou tel article, j'y consentirai volontiers, mais il serait peu sage, ce me semble, de revenir trois ou quatre fois sur le même, car cela prendrait un peu trop de temps. Je crois que nous pouvons avancer nos travaux tout en réservant à l'honorable député (M. Emmerson) ou à tout autre membre de la Chambre le droit de revenir

sur un article quelconque pour en compléter l'examen.

Sur l'article 2 (définitions, associations).

M. OLIVER : Est-ce la première fois que la loi des banques reconnaît l'association des banquiers canadiens?

M. WHITE: Non; l'association des banquiers canadiens est constituée en corporation, et cette définition est donnée pour les objets de la présente loi, et plus particulièrement en vue de la nomination d'un vérificateur.

M. OLIVER: Cette association est-elle formellement reconnue par la loi qui régit les banques à l'heure actuelle?

M. WHITE: Oui.

M. CARVELL: Pourquoi le porc est-il exclu de la définition des "bestiaux" susceptibles d'être donnés en garantie? Nulle disposition de la loi ne fait de distinction entre l'éleveur et le cultivateur, et je suis persuadé que cela occasionnera de graves embarras, puisqu'un même homme peut être à la fois éleveur et cultivateur. Or, le cultivateur peut donner son bétail en garantie, c'est-à-dire tous ses animaux, sauf ses porcs. Quelle logique y a-t-il en cela?

M. WHITE: Le privilège d'emprunter sur la garantie du grain battu est accordé dans le but de rendre tout particulièrement service aux cultivateurs de l'Ouest. Le comité, toutefois, a cru qu'il ne serait pas prudent de permettre aux cultivateurs en général de faire des emprunts sur la garantie de leur bétail ou de leurs animaux vivants. La loi qui régit les banques à l'heure actuelle permet aux industriels faisant le commerce de gros d'hypothéquer leurs produits, mais non au détaillant de donner sa marchandise en garantie; c'est un privilège qui, en principe, n'est accordé qu'aux marchands de gros.

Dans l'Ouest, les banques ont coutume d'accepter en gage les bestiaux des éleveurs qui, pour ainsi dire, font de l'élevage en grand. L'intention de la commission n'est point que des gages de cette nature dussent s'étendre aux cultivateurs en général, dans toutes l'étendue du pays, et comprendre leurs bestiaux, leurs moutons ou leurs porcs. On a cru que les animaux désignés comprendraient tous ceux qu'élèvent les éleveurs, et on a omis les porcs. C'est une mesure législative spéciale destinée à répondre aux besoins de l'Ouest, bien que, naturellement, elle soit formulée en termes généraux.

M. CARVELL: Le ministre a exposé très exactement l'intention du comité, et, personnellement, je ne voyais nullement la raison d'être de cette mesure avant d'en arriver à la modification portant que cette garantie devra être enregistrée. Une fois que le comité a adopté cette condition, la mesure a suffisamment sa raison d'être. Je ne vois pas pourquoi un cultivateur n'aurait pas le droit d'aller à la banque emprunter de l'argent sur ses porcs aussi bien que sur ses autres bestiaux, du moment que ce gage est dûment enregistré. A moins que le ministre ne déclare qu'il est opposé à cette mesure, qu'il ne l'a acceptée que sur les instances du député de Brandon et de quelques autres, et qu'il veut en restreindre l'effet autant que possible, je n'y vois rien de logique. Selon moi, on a omis l'article le plus important sur lequel un cultivateur peut obtenir de l'argent. Le porc peut se vendre au bout de six mois, et il faut jusqu'à trois ans pour préparer n'importe quel autre animal pour le marché. Je suis d'avis que le porc est le principal article sur lequel un cultivateur devrait pouvoir obtenir qu'une banque lui avance de l'argent.

M. SHARPE (Ontario-nord): Ce projet de loi ne donne aucun droit au cultivateur; il concerne l'éleveur.

M. CARVELL: Oui, je le sais, mais il sera bien difficile d'établir la différence entre un cultivateur et un éleveur.

M. MEIGHEN: Les cours ont toujours été obligés de déterminer cette distinction.

M. CARVELL: Il y a bien des gens dans les Provinces maritimes qui possèdent trois ou quatre cents acres de terre: deux cents acres en paturages pour les bestiaux et les chevaux, et le reste en culture est employé à l'élevage du porc. Qu'y a-t-il dans le présent projet de loi qui permette à la cour de décider si ce propriétaire est un éleveur ou un cultivateur? Le ministre peut bien avoir fait cette distinction dans sa pensée, mais c'est la décision de la cour qui fera loi. Si le ministre déclare que cette mesure est une faveur spéciale pour l'Ouest, et que c'est pour cela que le cultivateur de l'Est n'est point admis à en bénéficier, il peut y avoir quelque logique dans le projet.

M. MEIGHEN: Sous l'ancienne loi, les cours ont dû établir la distinction entre un élévateur et un cultivateur; la difficulté reste la même, ni plus ni moins. J'ai eu des procès dans lesquels la cour a dû se baser sur la déduction des faits pour établir cette distinction. A propos de quelqu'un qui avait fourni une garantie à une banque, la cour décida, en comparant la proportion de ses bestiaux et de ses terres avec les établissements voisins, si l'on devait le considérer comme un éleveur ou comme un cultivateur. Ce ne fut point une tâche facile. La seule chose que je veuille faire remarquer, c'est que les cours de justice n'ont aux termes du projet de loi, ni plus de responsabilités ni plus de difficultés qu'elles n'en avaient sous l'ancienne loi. Jusqu'à présent, un éleveur pouvait emprunter de l'argent sur ses bestiaux; actuellement, il peut le faire légalement. Au-

trefois, un fermier ne pouvait emprunter d'argent sur ses troupeaux; il ne le peut pas plus maintenant.

M. CARVELL: Ce n'est point une raison de dire que, puisque cette restriction était contenue dans l'ancienne loi, il faut l'introduire dans celle-ci. Ce que dit mon honorable ami ne peut que fortifier mon argument. Il ne devrait point y avoir de distinction. Si l'on donne à quelqu'un le droit d'emprunter de l'argent sur ses bestiaux, on devrait le donner à tous. Le fait que mon honorable ami a eu des procès, peut-être à son avantage, est, je crois, une preuve que cette distinction devrait être faite.

M. WHITE : J'espère réfuter les objections de mon honorable ami, car je crois que nous sommes d'accord sur ce point, qu'il ne serait point opportun d'étendre le principe du gage aux individus, qu'ils fussent cultivateurs ou détaillants. Le principe sur lequel repose la loi des banques depuis son origine, c'est que les banques doivent faire des prêts sur des garanties personnelles; qu'elles doivent considérer la personne, cultivateur ou détaillant, comme leur principale garantie, et qu'elles ne doivent pas entreprendre de prêter de l'argent en prenant comme garanties des hypothèques sur des objets mobiliers. Je crois, qu'en affaires de banque, c'est là un principe solide. Ce principe fut appliqué pour la première fois lors de la révision de la loi des banques, en 1891, alors que le droit de garantie fut accordé aux fabricants en gros, à cause des différentes préparations successives qu'ils doivent faire subir à la matière première et l'opportunité de pouvoir payer au comptant la main-d'œuvre exigée par ces travaux. L'esprit de la loi était de conférer ce droit aux marchands en gros, mais non aux détaillants. Tel a été le principe de la loi jusqu'à cette révision. Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du public ou des banques que les cultivateurs, les détaillants ou les individus, en général, aient le privilège de s'adresser à une banque pour en obtenir de l'argent en donnant des hypothèques sur leurs effets mobiliers. Je n'aimerais pas à voir les banques s'engager à faire des prêts en prenant des hypothèques sur des effets mobiliers. Je ne pense pas que mon honorable ami l'aimât non plus. Il connaît les raisons qui ont motivé la présentation de cette mesure; rendre possible un emprunt en donnant une hypothèque sur le grain battu. Le comité, après mûres délibérations, tenant compte des conditions spéciales de l'Ouest en ce qui concerne l'emmagasinage du grain et le manque de moyens de transport, en est venu à la conclusion que de tels prêts devaient être permis. Nous ne donnons point au fermier le droit d'emprunter en donnant une hypothèque sur ses bestiaux, ses moutons aux autres animaux. Nous ne donnons ce droit qu'à l'éleveur, qui, dans un sens, est un marchand en gros.

Mon honorable ami sait combien il est difficile de définir les termes. En 1891, on essaya de définir l'expression "en gros", et l'on échoua. On en vint à la conclusion que la définition devait être laissée à la décision des cours, si la nécessité s'en présentait. En essayant de définir, vous ne faites qu'introduire la confusion. L'idée de "gros" est contenue dans le mot "éleveur" (rancher), personne qui s'occupe d'élever, sur une vaste échelle, des bestiaux, des moutons ou autres animaux. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a fait remarquer que les cours avaient dû, même sous la présente loi, décider la question.

M. CARVELL: Je partage en grande partie les vues du ministre. La seule difficulté, c'est que nous ouvrons la porte aux procès. Nous devrions refuser d'étendre le principe. ou l'étendre tellement qu'il ne saurait y avoir de contestation. Si l'on étend le principe de manière à donner à quelqu'un le droit d'emprunter de l'argent sur des chevaux ou du bétail, il n'y a point de raison pour qu'on lui défende d'en emprunter sur des porcs. lui défende d'en emprunter sur des porcs. Si l'on donne à quelqu'un le droit d'emprunter de l'argent sur des chevaux, du bétail ou des porcs, on doit donner ce droit à n'importe qui au Canada. Voilà ma manière de voir. Mon honorable ami ne fait que créer un état de choses qui sera une source de procès. Je vais en donner un exemple. Je suis actuellement en train d'étudier une proposition d'affaire aux termes de laquelle un autre et moi nous nous associerions pour faire l'élevage des moutons. Nous allons nous livrer à cet élevage exclusivement. Nous n'aurons pas mille acres de terre, et nous allons cultiver du foin et du grain pour nourrir les moutons. Nous n'avons point l'intention de vendre une seule livre de foin ou de grain ou de tout autre chose sur notre terre, excepté des moutons. L'honorable ministre voudrait-il bien me dire si nous serons des éleveurs ou des cultivateurs.

M. WHITE: Je tiens mon honorable ami pour un législateur de renom, de sorte que je ne l'appellerai ni un éleveur ni un cultivateur.

Si nous n'adoptons pas cet article, il s'en suivra que les éleveurs seront privés du privilège d'emprunter sur leurs bestiaux ou leurs autres animaux. Aujourd'hui, les banques de l'Ouest acceptent comme garantie les bestiaux des éleveurs. Quelques doutes ont été soulevés sur la légalité de cette action, dans les cours de l'Alberta, et l'on a crue opportun de les faires disparaître, car nous croyons qu'il est essentiellement de l'intérêt du public que les gens qui s'occupent de l'élevage sur une

grande échelle aient le privilège, comme au delà de la frontière, d'emprunter sur leurs bestiaux ou autres animaux. C'est pour établir ce point que cet article a été inséré. Nous n'avons pas cru devoir étendre ce privilège jusqu'aux cultivateurs. Le comité, après avoir entendu les arguments pour et contre, a cru que l'on ne devait pas le faire. Je pense que mon honorable ami est aussi de cet avis. Il peut bien y avoir quelque chose dans ce qu'il a dit au sujet de la possibilité des procès.

M. OLIVER: Nous étudions maintenant les articles qui se rapportent à l'interprétation, et le ministre a informé le comité qu'il y a une différence d'application en ce qui concerne les mêmes effets mobiliers, selon qu'il s'agit d'un éleveur ou d'un cultivateur. Il me semble qu'il faudrait établir clairement la signification des mots "cultivateur" et "éleveur", si l'on veut savoir exactement jusqu'à quel point le projet de loi affecte chaque classe. Je représente une circonscription qui comprend une très vaste partie des provinces de l'ouest. C'est une région où l'élevage du bétail est la principale occupation des cultivateurs; c'est une région d'agriculture mélangée. En ce qui concerne l'élevage des animaux, l'élevage du porc est l'industrie la plus importante de cette région. Il en est de même dans les deux circonscriptions voisines. Je n'ai point assisté à la séance du comité des Banques et du Commmerce, mais j'aurais cru que les cultivateurs de cette partie du pays devraient avoir le même privilège, si privilège il y a, de pouvoir emprunter sur leurs bestiaux, leurs chevaux et leurs moutons, leurs porcs exceptés, comme les gens de n'importe quelle partie de l'Ouest. D'après ce que déclare l'honorable ministre, je suis obligé de croire que cette vaste partie de l'ouest ne participe aucunement aux avantages que peut conférer cet article, mais le projet de loi ne dit point cela. Je pense que cet article interprétatif devrait spécifier jusqu'où sont applicables les dispositions du bill, afin que les gens de cette partie du pays ne puissent s'y tromper; s'ils ne doivent point bénéficier des dispositions de cette loi, il faut qu'ils le sachent, et le texte même de la loi le devrait spécifier. Je ne vois pas pourquoi l'on devrait faire la distinction dont parle mon honorable ami.

M. WHITE: Mon honorable ami admettra qu'il y a certains mots qu'on ne saurait guère définir. Par exemple, les mots or et argent ne sauraient guère l'être davantage.

Il y a une décision judiciaire qui a établi une distinction entre un éleveur et un cultivateur. Mon idée est que le premier est un homme qui s'adonne surtout à l'élevage des bêtes à cornes, des moutons ou des chevaux sur une grande échelle. Selon moi, ce serait une loi peu sage et peu avantageuse pour le cultivateur que celle qui permettrait aux banques de prendre une hypothèque mobilière sur un cheval ou deux et d'avoir un gage sur les biens mobiliers des cultivateurs de tout le pays. Ce ne serait pas un sage principe pour le commerce de banque. Ce que nous tentons de faire c'est de développer dans l'Ouest l'élevage des bêtes à cornes, des moutons et des chevaux, mais nous avons consenti à aller jusque-là et je crois que la preuve démontre qu'il ne serait pas à propos de permettre à tous les cultivateurs du pays de mettre leur bétail en gage au moyen d'un privilège secret ou d'une hypothèque mobilière.

M. OLIVER : La disposition que nous discutons est censée être dans l'intérêt de l'Ouest, mais elle ne s'applique pas à une grande partie du pays que je représente et que représentent les députés des circonscriptions voisines, ainsi que le député de Prince-Albert. Les cultivateurs de ma division se sont toujours adonnés à la culture variée. Personne ne se rend dans l'Ouest sans conseiller aux gens de s'adonner à la culture variée, cependant la présente loi n'encourage pas cette culture.

Il n'y a pas plus de différence entre l'éleveur en gros et le petit éleveur de bêtes à cornes, de moutons ou de porcs, qu'il n'y en a entre celui qui produit cinq cents boisseaux de blé et celui qui en produit cinq mille. Pourvu que le privilège soit enregistré, il me semble que les intérêts qui pourraient venir en conflit sont suffisamment et abondamment protégés.

M. WHITE: La preuve démontre d'une manière concluante que le cultivateur qui s'adonne à la culture variée pourrait obtenir des fonds d'une banque sans donner un gage. Et il y a cette différence entre le grain et les bêtes à cornes que la question du transport et de l'emmagasinage du grain dans l'Ouest jusqu'à ce qu'il soit vendu est une question très grave. Voilà ce qui constitue la différence entre le cas d'un cultivateur qui produit cinq ou dix mille boisseaux de grain et celui d'un cultivateur qui possède des bêtes à cornes qu'il peut vendre, comme mon honorable ami l'a dit, à Edmonton ou à un autre endroit où il y a des salaisons.

M. MEIGHEN: Je vois que les porcs ne sont pas énumérés parmi les animaux. Est-ce pour cela que les pois ne sont pas compris dans la définition du mot grain? Je me demande pourquoi ils ne le sont pas.

M. McKAY: Ne pourrait-on pas insérer dans l'article le mot "porc" afin que l'article s'applique de la même manière quaux éleveurs en gros? Je reconnais le poids de ce que le représentant d'Edmonton a dit au

sujet des petits cultivateurs qui élèvent quelques porcs; cependant, même si le ministre n'écoutait pas la recommandation de l'honorable député, en insérant le mot "porcs", l'article pourrait s'appliquer aux éleveurs de porcs. Néanmoins, il ne nuirait pas au principe mentionné par le ministre.

M. WHITE: Je crois savoir qu'il n'y a pas dans l'Ouest de gros éleveurs de porcs comme il y a de gros éleveurs de bêtes à cornes. Si je suis mal renseigné, je serais bien aise qu'on me reprît. Je ne crois pas qu'on se livre dans l'Ouest à l'élevage des porcs comme à l'élevage des bêtes à cornes et des moutons.

M. McKAY: Non, on ne se livre pas à cet élevage comme à celui des bêtes à cornes et des moutons. Parfois, on y fait l'élevage des porcs sur une assez grande échelle. Dans ma circonscription, les gens s'adonnent à tel point à la culture variée et à l'élevage d'un petit nombre de bêtes à cornes, de moutons et de porcs que les capitalistes de l'endroit ont construit un abattoir assez grand, et qu'il est à propos de favoriser les éleveurs de porcs aux termes de la loi des banques. On encouragera cette industrie en insérant le mot "porcs" dans cet article qu'on pourrait n'appliquer qu'à ceux qui font l'élevage sur une grande échelle; cela ne détruira pas le principe mentionné par le ministre.

M. WRIGHT: Je crois que l'autorisation qui accorde aux banques d'obtenir un gage privilégié sur les porcs ne produirait guère de résultats. Je doute fort que les banques du Canada se prévaudraient de cette autorisation. Elles peuvent avancer des fonds et obtenir un gage privilégié sur des bêtes à cornes et des chevaux dont l'identité peut être constatée et qui peuvent être vendus: mais, vu que l'élevage des porcs ne dure que quelques mois et qu'il est possible de constater leur identité, il serait difficile aux banquiers de les faire vendre et d'en recevoir le prix. Où vous arrêteriez-vous? Les cultivateurs pourraient demander qu'il soit permis aux banques de faire des prêts en prenant en garantie des poules, des poulets, etc.

M. OLIVER: Très bien! très bien! Et des canards!

M. WRIGHT: Il faut s'arrêter quelque part. Selon moi, celui qui récolte du grain peut, aux termes de la présente loi, emprunter assez d'argent pour attendre la vente de son grain sans donner aussi en gage le bétail qu'il élève, comme le fait un cultivateur ordinaire. Je doute que cette disposition serait avantageuse à l'éleveur de porcs, car je ne crois pas que les banquiers accepteraient ces animaux en garantie.

M. BURNHAM: J'ai interrogé plusieurs cultivateurs et je sais qu'ils aimeraient obtenir ce privilège. Ils seraient très reconnaissants si on le leur accordait.

M. AIKINS: A mon sens, les modifications de l'article 88 repose sur deux principes. La banque peut faire un prêt à un cultivateur sur la garantie de son grain battu sur la ferme. La raison en est que le grain est la valeur qui est le plus facile de convertir en argent et que le cultivateur de l'Ouest cultive ordinairement du grain pour le vendre immédiatement, et qu'il peut n'être en état de le vendre qu'à un moment peu propice. L'objet de cet amendement est de lui permettre d'obtenir des fonds de la banque sans de grandes dépenses en donnant la seule garantie liquide qu'il possède, son grain battu. Le second principe est qu'une banque peut prêter des fonds à un éleveur sur la garantie de son bétail. En principe, l'éleveur est dans la même situation que le manufacturier en gros mentionné dans le paragraphe suivant. Il obtient des fonds sur la garantie des animaux qui sont dans son ranche. Ceux-ci ne sont élevés que pour être vendus et ils sont vendus dès qu'ils peuvent l'être; ils ne sont pas élevés dans le dessein d'être gardés sur la ferme pour les fins agricoles ordinaires. Le plus souvent, les cultivateurs ou les éleveurs n'en élèvent pas un grand nombre. Par conséquent, il me semble qu'il vaut mieux laiser l'article tel quel.

M. MACLEAN (Halifax): Je suggère de laisser de côté l'article des définitions jusqu'à ce que nous ayons discuté les autres articles.

M. CARROLL: On devrait définir les mots "en gros" aux termes de l'article 88, les banques peuvent faire des prêts à l'expéditeur en gros de produits de la mer. Les mots "acheteur, expéditeur ou marchand" qui se trouvent dans la loi sont restreints par les mots "en gros". Un petit marchand pourrait expédier 200 quintaux de poisson et pourrait emprunter des fonds de la banque sur la garantie du poisson qu'il possède. tandis que celui qui fait lui-même la pêche et prépare son poisson pourrait en posséder une bien plus grande quantité et ne pas avoir le même avantage aux termes de la loi. Je connais plusieurs personnes qui possèdent de plus grandes quantités de poissons que bien des gens qui passent pour des marchands en gros de poisson. Je crois qu'il serait bon d'appliquer la loi aux pêcheurs. Je ne pense pas qu'elle s'applique à eux à l'heure qu'il est. Je soumets au ministre qu'on pourrait définir les mots "marchands en gros" de produits de la mer de manière à appliquer la loi au pêcheur et à permettre à celui-ci de

se rendre à la banque et d'obtenir des fonds lorsque son poisson ne se vend pas aisément.

M. McLEAN (Halifax): Il peut le faire actuellement.

M. CARROLL: J'en doute baucoup.

M. McLEAN: Cela se fait.

M. CARROLL: Les pêcheurs du comté de Cap-Breton ont appelé mon attention sur ce sujet et m'ont dit qu'on leur avait refusé ce privilège.

M. OLIVER: Quant à la distinction établie dans le paragraphe 2 de l'article 88:

La banque peut faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son grain battu, récolté sur sa ferme.

et dans le paragraphe 3:

La banque peut faire des prêts à un éleveur sur la garantie de son bétail.

Je désire faire obsrver que là où j'habite les mots "éleveur" et "cultivateur" se prennent l'un pour l'autre. Le cultivateur ou l'éleveur, selon le cas, élève des bêtes à cornes, des chevaux ou des moutons, et il élève certainement des porcs et récolte du grain. Si la loi conserve le sens qu'elle a, je me trouverai dans une situation bizarre. Je retournerai dans ma circonscription; les électeurs prendront connaissance de la loi et ils constateront qu'elle énumère certains privilèges qu'ils peuvent exercer; néanmoins, je serai tenu de leur dire que, bien que la loi semble leur conférer ces privilèges, elle ne les leur confère pas en réalité. C'est mettre un représentant du peuple dans une situation désagréable, et je ne serai pas seul dans ce cas. Je suis d'avis que l'article des définitions devrait faire connaître les intentions du ministère afin que les gens ne se méprennent pas sur la portée de la loi.

M. SHARPE (Ontario-nord): Si le comité avait étendu ce privilège aux cultivateurs, je comprendrais que les porcs fussent énumérés dans l'article des définitions, mais cet article n'a trait qu'aux éleveurs, ainsi que le ministre l'a dit, et le comité a été d'avis qu'il n'y a pas de ranches de porcs dans l'Ouest, mais seulement des ranches de bêtes à cornes, de chevaux et de moutons. Les représentants de l'Est entendent dire pour la première fois qu'il y a des ranches exclusivement consacrés à l'élevage des porcs. S'il en était ainsi, il y aurait lieu d'insister sur l'insertion du mot "porcs" dans la définition; autrement, je ne puis voir que l'objection de mon honorable ami ait du poids.

M. OLIVER: L'honorable député n'a pas raison. S'il lit l'article 88, il verra que la banque peut faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son grain battu et à un éleveur sur la garantie de son bétail. A l'endroit où j'habite, les gens possèdent des bêtes à cornes et du grain, et on les appelle indifféremment éleveurs de ranche ou cultivateurs, parce qu'ils s'adonnent à la culture variée. J'aurais cru, de prime abord, que celui qui possède un troupeau de bouvillons dans le district d'Edmonton et qui cultive aussi du blé pourrait emprunter des fonds sur la garantie de ses chevaux comme sur la garantie de son blé, mais le ministre m'apprend qu'il ne le pourrait pas. Je ne fais pas de reproche au ministre, ni au comité, à ce sujet. Ils ont adopté un certain principe. Je le crois erroné, mais qu'il en soit comme ils l'ont décidé. Ce que je leur demande, c'est d'indiquer leurs intentions dans le bill afin que celui-ci renseigne exactement la population.

M. AIKINS: Si je comprends bien, dans le sens ordinaire du mot, un éleveur est celui qui élève du bétail en gros ou sur une grande échelle, et non pas celui qui se livre à la culture variée. Quoi qu'on fasse dans l'Alberta, je crois que la population de l'Est et celle de la province du Manitoba considèrent qu'un éleveur n'est pas un cultivateur qui s'adonne à la culture variée, mais une personne qui se livre à l'élevage du bétail presque exclusivement. Si on modifiait le principe et si on remplaçait le mot "éleveur" par le mot "cultivateur", afin de permettre aux banques de faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son bétail, on ouvrirait la porte à de petits prêts sur des garanties changeantes qui ne pourraient pas être réalisées immédiatement.

En général, la loi a trait aux producteurs et aux manufacturiers en gros, et la garantie donnée est liquide. Il n'en serait pas ainsi si nous remplacions le mot "éleveur" par le mot "cultivateur", car les prêts qui se font ordinairement à un cultivateur sont garantis par une hypothèque mobilière. Cela ne serait pas conforme au principe de la loi. Quant au grain battu, il y a une différence vu que la vente en est facile, ainsi que je l'ai déjà fait observer. Lorsqu'un cultivateur veut échanger sa garantie contre de l'argent, il peut le faire aussitôt, car le grain vaut presque de l'or et c'est une denrée qui trouve facilement acquéreur. Par conséquent, le comité en est venu à la conclusion de parler d'un "cultivateur" dans un cas et d'un "éleveur" dans l'autre.

M. OLIVER: L'honorable député s'est un peu éloigné du sujet. Je faisais observer qu'il est à désirer que nous définissions ce que veut dire le comité des banques, le Gouvernement, ou le ministre, lorsqu'il empêche celui qui possède du blé, ainsi que des chevaux, d'emprunter sur la garantie de ses chevaux, lorsqu'il lui permet d'emprunter sur la garantie de son blé. Je de-

mande simplement que l'intention apparaisse dans le bill. On n'a pas raison de prétendre que le blé est pour la banque une meilleure garantie que les chevaux, les bêtes à cornes ou les porcs. Mon honorable ami sait cela. Il sait parfaitement que, s'il s'agit de la garantie donnée à la banque, les bêtes à cornes ou les porcs, surtout ceux-ci, sont une meilleure garantie que le blé. L'honorable député dit que nous devons tenir compte de l'éleveur en gros. Aux termes de la loi, celui dont toute la richesse consiste en un troupeau de trente à quarante bêtes à cornes peut se procurer des fonds. La personne qui possède autant de bêtes à cornes et de chevaux et, disons, cent porcs et cinq mille boisseaux de grain, ne pourrait pas obtenir la même somme d'argent sur la garantie de ses bêtes à cornes. L'absurdité de cette disposition saute tellement aux yeux que je ne comprends pas que le ministre veuille la faire adopter. S'il dit qu'il est difficile de rédiger une disposition, tout ce que je puis lui répondre, c'est qu'il occupe son poste pour surmonter les difficultés et qu'il ne devrait pas mettre dans nos statuts un texte de loi qui établit une distinction aussi absurde, sans aucun motif.

M. EDWARDS: Quel serait dans l'Ouest le prix moyen sur le ranche des bouvillons qui pourraient être vendus?

M. OLIVER: Je ne pourrais pas répondre à cette question, car le prix a varié considérablement; mais je crois qu'en ce moment, un bon bouvillon de trois ans coûte environ $70.

M. EDWARDS: Si je pose cette question, c'est parce que je n'ai jamais bien compris pourquoi on fait une distinction entre un éleveur et un cultivateur qui possède des bestiaux. Il y a plusieurs cultivateurs, notamment dans les districts d'industrie laitière de l'est d'Ontario et de l'ouest de la province de Québec, dont les vaches laitières seraient une meilleure garantie que le bétail qui se trouve sur un ranche. Je n'ai jamais bien compris pourquoi on les prive du droit qu'exercent les éleveurs.

M. WHITE: Pour éviter les répétitions, je puis dire que le comité a été d'avis qu'il ne fallait pas permettre aux cultivateurs qui s'adonnent à la culture variée, non seulement dans l'Ouest, mais dans toute l'étendue du Canada, de donner à la banque un gage privilégié sur son bétail ou une hypothèque mobilière. Telle a été jusqu'à présent l'attitude de tous les législateurs, et cette question a souvent été discutée en cette enceinte. Nous désirons accorder à celui qui, dans l'Ouest ou ailleurs au Canada, se livre à l'élevage en gros du bétail le privilège d'obtenir un prêt sur la garantie des animaux qu'il élève. Comme je le comprends, l'honorable député (M. Oliver) croit qu'il est possible de définir ce mot. Nous en avons eu l'idée, mais nous n'avons pas pu trouver une définition satisfaisante du mot "éleveur". Il y a une foule de choses semblables qu'on ne peut pas définir sans les embrouiller davantage. Les mots "en gros" n'ont pas été définis dans la loi et ils ne peuvent pas l'être.

Nous discutons l'article 2 dans lequel le mot "éleveur" ne se rencontre pas. Cependant, il se trouve dans l'article 68, et lorsque nous serons rendus à cet article, nous pourrons discuter de nouveau la question sur laquelle l'honorable député a appelé notre attention, et si, dans l'intervalle, nous découvrons qu'il est possible de définir le mot "éleveur", je demanderai au comité de me permettre d'insérer dans l'article des définitions la définition sur laquelle nous serons tombés d'accord. Je n'espère guère que je serai en état de le faire. Cela est très difficile; mais, comme nous dit mon honorable ami, le Gouvernement est tenu de surmonter les difficultés, lorsque faire se peut. Dans le passé, on n'a pas cru possible de définir les mots "en gros", et il n'est pas résulté de conséquences fâcheuses. La classe commerciale n'a pas eu beaucoup de difficultés à obtenir ces gages privilégiés, et elle les a obtenus sans subir de grandes pertes ou de graves inconvénients. Je propose que nous adoptions l'article 2, pourvu que nous puissions le remettre à l'étude si nous croyons nécessaire de modifier l'article des définitions.

M. OLIVER: Je désire toujours faciliter les travaux de la Chambre et je ne veux pas sembler mettre trop d'insistance; mais, dans le présent cas, il y a une inégalité de traitement grave et manifeste envers la partie du pays que je représente, et cela étant, bien que je ne veuille pas protester davantage, je ne puis consentir à l'adoption de l'article qui définit le mot "bétail". Je demande que cet article soit réservé jusqu'à ce que nous étudions l'article 88.

M. WHITE: Je suis aussi fortement d'avis de le réserver que je l'étais au début, et c'est avec grand plaisir que je consens à ce qu'il soit réservé.

M. OLIVER: Je désire simplement faire ressortir la position dans laquelle je me trouve.

M. WHITE: Je le comprends; l'honorable député n'est pas déraisonnable.

(L'article 2 est réservé.)

Sur l'article 43 (condition du transport des actions.)

M. CARVELL: Nous avons le droit de demander qu'on nous explique pourquoi on maintient le paragraphe (d) de cet article. On me dit qu'il se trouve depuis des années dans la loi des banques, mais nous cherchons à rendre la loi meilleure qu'elle

n'était auparavant. Ainsi, je puis acheter une action de banque—c'est à peu près tout ce que mes ressources me permettent—et après avoir payé $100, j'obtiens un certificat et je me crois propriétaire d'un action; mais, lorsque je me rends à la banque pour faire le transport on me dit que l'ancien propriétaire devait $50 à la banque, et celle-ci refuse d'inscrire l'action en mon nom. Je connais un cas qui s'est présenté il y a moins d'un an au Nouveau-Brunswick. Une personne solvable a donné $20,000 d'actions de banque en garantie d'un prêt, et lorsque ces actions ont été apportées à la banque pour en opérer le transport, la banque n'a pas voulu accepter le transport parce que l'ancien propriétaire lui devait cette somme. Cela n'est pas raisonnable. Cette disposition paraît incompatible avec les prescriptions des articles 45 et 46. Supposons que, aux termes du premier paragraphe, les actions de banque soient vendues à l'enchère publique et qu'une personne les achète de bonne foi au prix courant. Lorsqu'il se rend au bureau pour obtenir le transport, on lui dit: "Le transport ne peut pas avoir lieu parce que le premier propriétaire nous doit de l'argent; nous avons, il est vrai, un billet endossé en garantie, mais nous entretenons des doutes sur la solvabilité de l'endosseur; vous les avez achetées de bonne foi à l'enchère publique et vous ignoriez que nous avions une réclamation contre l'ancien propriétaire des actions; cependant, nous exerçons le droit que la loi nous confère et nous refusons de faire le transport". Dans ce cas, celui qui a acheté des actions de bonne foi à l'enchère publique est floué. Si j'ai $100 d'actions de banque, ces actions devraient m'appartenir, et si je fais faillite, la banque ne devrait pas avoir un privilège de premier rang sur ces actions à l'exclusion de tous les autres créanciers. C'est une injustice et une inique préférence en faveur des banques de ce pays et au détriment de tous les autres créanciers. Ce n'est ni plus ni moins qu'une fraude permise par la loi au préjudice des autres. Je donne avis que je demanderai au comité d'exprimer son opinion au sujet de cet article au moment que le ministre jugera le plus convenable.

M. WHITE: Je ne crois pas que l'honorable député ait été présent à la réunion du comité lorsque les témoins ont parlé de cet article. J'étais du même avis que lui.

M. CARVELL: Les administrateurs des banques vous ont-ils converti.

M. WHITE: Non, le comité a accepté la preuve. Ceci est le gage privilégié de la banque sur ses propres actions dont les détenteurs sont endettés envers elle. L'honorable député sait que le certificat que reçoit l'actionnaire n'est pas une action au porteur qui peut passer de l'un à l'autre comme dans le cas des autres actions. Le transport d'une part de banque se fait par la procuration que le détenteur donne à un courtier ou à une autre personne qui se rend à la banque et qui fait dans les livres le transport du vendeur à l'acheteur. Les actions ne sont payées que lorsque cela a eu lieu. Autrement dit, le titre appartient au vendeur ou au prêteur, selon le cas. Par conséquent, il y a une différence entre le grèvement ou la vente d'actions constatées par des certificats qui passent de l'un à l'autre et qui constitue un titre indiscutable. Dans le premier cas, le prêt n'est effectué que lorsque les actions ont été réellement transportées au nom du prêteur, et de plus, les fonds ne sont remis qu'après que les actions ont été inscrites au nom de l'acquéreur. C'est la pratique ordinaire. On ne m'a jamais fait observer qu'on avait abusé de cet article au détriment des prêteurs ou des acquéreurs de bonne foi. J'admets que, de prime abord, ceci est une anomalie. Dans le cas de compagnie constituée en corporation, il n'y a pas de ces gages privilégiés, et je ne sache pas qu'il y en ait dans aucun autre cas. Lorsque la question a été discutée par le comité, nous avons entendu un grand nombre de témoignages qui ont convaincu le comité qu'il serait probablement sage de conserver ce gage privilégié, quelque anormal qu'il semble. En voici la raison: il n'est pas permis aux banques de faire des prêts sur la garantie de leurs propres actions ou des actions des autres banques. A cause de la double responsabilité et pour d'autres raisons, peu de gens cherchent à acheter des actions de banques, et il convient d'encourager ces placements non seulement dans l'intérêt des banques, mais dans l'intérêt de tout le pays. Ainsi, on a fait observer que le détenteur d'actions de banque peut vouloir obtenir un prêt d'une banque, mais qu'il ne peut pas obtenir des fonds sur la garantie de ses actions, parce qu'il est interdit aux banques de faire des prêts sur cette garantie. S'il ne peut pas se procurer d'argent des particuliers ou des compagnies de crédit, il est tenu de vendre ses actions de banque sur un marché peu avantageux. Cette preuve a convaincu le comité qu'il serait de l'intérêt des actionnaires des banques, et par conséquent, de l'intérêt de la population, de maintenir cet article afin de favoriser l'émission des actions de banque. Quant à moi, je n'ai pas d'opinion arrêtée. Si l'honorable député ou un autre, après avoir entendu ces explications, désire que l'article soit réservé afin de pouvoir proposer de le biffer, je le réserverai volontiers. L'argument que j'ai invoqué est celui qui a convaincu le comité.

M. CARVELL: Le ministre dit qu'il n'a pas d'idée arrêtée. Je crains que les gros banquiers ne l'aient hypnotisé, comme ils

ont hypnotisé les autres membres du comité. Si j'ai bien saisi sa pensée, il a voulu dire que les banques, parce qu'elles n'émettent pas d'actions au porteur comme les autres compagnies constituées en corporation, doivent profiter d'une injustice et avoir un droit que n'a pas l'actionnaire d'une compagnie à fonds social. Il dit que les banques n'émettent pas d'actions au porteur; elles ne donnent qu'un reçu. Cela est vrai. Je lui dirai: Remontez à l'origine et obligez les banques à émettre des actions au porteur.

M. McLEAN (Sunbury-et-Queen): Que feriez-vous au sujet de la double responsabilité?

M. CARVELL: Elle retomberait sur celui dont le nom est inscrit dans les livres de la banque.

M. McLEAN: Obligeriez-vous les banques à émettre des certificats comme les compagnies ordinaires.

M. CARVELL: Je tente de répondre à l'honorable député. J'obligerai les banques à émettre des certificats comme en émet une compagnie à fonds social. Je ferai retomber la double responsabilité sur celui au nom duquel le certificat est inscrit.

Le ministre des Finances dit que, parce que les banques donnent des reçus au lieu d'émettre des certificats, on devrait leur permettre d'en profiter et d'avoir un gage sur leurs actions, droit qu'aucune autre compagnie ne possède.

M. WHITE: J'ai fait observer que, dans la pratique, les résultats fâcheux qui découleraient de cet article, de l'avis de l'honorable député, ne se produisent pas, parce que, en réalité, un prêt n'a lieu ou le prix d'achat n'est payé que lorsque les actions qui font l'objet de la procuration sont transportées au prêteur ou à l'acquéreur, selon le cas.

(Le comité suspend sa séance et l'Orateur reprend le fauteuil.)

SANCTION ROYALE.

L'huissier de la Verge Noire transmet le message suivant de Son Excellence l'Administrateur:

Monsieur l'Orateur,

Son Excellence l'Administrateur désire la présence immédiate de la Chambre des communes dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, s'y rend avec la Chambre et, au retour:

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire rapport que la Chambre s'étant rendue auprès de Son Excellence l'Administrateur dans la salle des séances du Sénat, il a plu à Son Excellence de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi concernant la North Empire Fire Insurance Company.

Loi constituant en corporation les commissaires du havre de New-Westminster.

Loi constituant en corporation les commissaires du havre de North-Fraser.

Loi constituant en corporation la Canadian Medical Protective Association.

Loi modifiant la loi de la cour de l'échiquier.

Loi constituant en corporation The Grand Lodge of the Benevolent and Protective Order of Elks of the Dominion of Canada.

Loi pour faire droit à Minnie Edna Brownell.

Loi concernant l'Ottawa and Montreal Transmission Company, Limited.

Loi concernant The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company.

Loi concernant The Pacific and Peace Railway Company.

Loi pour faire droit à Charles Albert Flower.

Loi pour faire droit à Otto Clarence Petersen.

Loi pour faire droit à Harold Moss Hampson.

Loi pour faire droit à Alexander Zephirin Gonier .

Loi concernant The Nipissing Central Railway Campany.

Loi concernant certains brevets de Frederick Jacob Newman et autres.

Loi concernant un brevet de l'honorable Ambrose D. Richard et autres.

Loi concernant la fabrication, le poinçonnage et la vente des objets composés d'or ou d'argent, et des objets plaqués d'or et des objets plaqués d'argent.

Loi concernant The Alberta Interurban Railway Company.

Loi concernant The Brantford and Hamilton Electric Railway Company.

Loi concernant The Manitoba Radial Railway Company.

Loi concernant The Real Estate Loan Company of Canada, Limited.

Loi constituant en corporation la Canadian Provident Fire Insurance Company.

Loi concernant la Southampton Railway Company et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Loi constituant en corporation The Athabasca and Grande Prairie Railway Company.

Loi constituant en corporation The Pacific and Eastern Mortgage Company.

Loi modifiant l'acte des commissaires du havre de Québec, 1899.

Loi concernant la Buctouche Railway and Transportation et à l'effet d'en changer le nom en celui de The Moncton and Northumberland Strait Railway Company.

Loi constituant en corporation la Beaver Fire Insurance Company.

Loi concernant la British Columbia and White River Railway Company.

Loi concernant certains brevets de The Standard Paint Company of Canada, Limited.

Loi pour faire droit à Pierre Zénon St. Aubin.

Loi concernant l'Imperial Underwriters Corporation, et à l'effet de changer son nom en celui de Imperial Underwriters Corporation of Canada.

Loi concernant un traité entre le Canada et certaines colonies des Indes occidentales.

Loi pourvoyant à de nouvelles avances aux commissaires du havre de Québec.

Loi constituant en corporation les commissaires du havre de Vancouver.

Loi modifiant la loi de la Monnaie d'Ottawa.

Loi ayant pour objet de consolider et modifier les lois concernant la cour suprême de l'Ordre indépendant des Forestiers et de changer son nom en celui de l'Ordre indépendant des Forestiers.

Loi constituant en corporation The Middlesex Trust Company.

BANQUES ET COMMERCE DE BANQUES.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour étudier le bill des banques et du commerce de banque.—(Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. CARVELL: Lorsque la séance du comité a été levée, je disais à mon honorable ami le ministre des Finances que j'étais incapable de suivre son argumentation. On a prétendu que parce que les banques émettaient un reçu et non pas un certificat d'actions, on devrait leur permettre de traiter ce reçu d'une manière différente de celle que les certificats d'actions dans les compagnies à chartes sont traitées. Mon honorable ami a dit que, vu qu'une banque ne peut pas prêter d'argent sur son propre certificat ou sur le certificat d'une compagnie à charte, quelqu'un qui posséderait un certificat d'actions et n'aurait rien autre chose à offrir comme garantie serait dans l'impossibilité, dans un besoin pressant d'argent, d'obtenir des avances, parce que vu que ce serait là la seule garantie qu'il aurait à offrir, la banque ne pourrait l'accepter. Si mon honorable ami avait poursuivi son argumentation aussi loin qu'il se le proposait, je présume que la conclusion suivante à laquelle il serait arrivé aurait été d'admettre que cette personne pouvait obtenir de l'argent de la banque sur sa propre responsabilité sans avoir aucune garantie quelconque à offrir, parce que la banque savait qu'il possédait certaines de ses actions. Connaissant cela, la banque lui avancerait de l'argent, sans exiger aucune autre garantie, bien que les seuls biens qu'elle possédât fussent les quelques dollars d'actions qu'elle avait dans la banque. J'admets qu'il est avantageux pour une personne d'avoir des parts de banque, mais je demanderai à mon honorable ami de suivre cette même personne un peu plus loin. Supposons que cet homme dans le commerce soit en faillite complète, et ne possède rien à part les actions qu'il a dans la banque. Il va demander à la banque de lui faire des avances sur sa seule signature, la banque y consent jusqu'à concurrence de ses parts dans la banque parce que celle-ci sait que ces parts sont en son nom, et qu'il ne peut pas les mettre au nom d'une autre personne sans le consentement de la banque. Mais ce commerçant va s'adresser à un ami, voisin ou solliciteur, et l i dit: J'ai des actions dans une certaine banque, qui valent tant d'argent, et je voudrais que vous me fassiez une avance sur ces actions. Celui auquel l'emprunteur s'adresse lui prête l'argent, et accepte le certificat des actions comme sûreté collatérale. A l'échéance l'emprunt n'est pas payé, et celui qui a fait le prêt présente son certificat à la banque et lui demande de porter les actions à son nom. Mais le gérant de la banque lui répond: Non, nous avons des droits sur ce certificat. Voyez alors dans quelle position vous avez placé cette tierce partie. Toute la question repose sur l'enregistrement des billets et liens de cultivateurs, qui a été le sujet d'une discussion animée lorsque la question a été discutée devant le comité. Le principe est mauvais; vous n'avez pas le droit de permettre à une banque de prêter de l'argent sur des bestiaux, des chevaux, du grain, des moutons ou toute autre chose, à moins que le prêt ne soit enregistré, afin que le public puisse en être informé. Si vous ne faites pas cela, vous donnez à la banque et aux propriétaires d'actions un droit que vous ne donnez pas au public ordinaire, et vous leur permettez d'être malhonnêtes s'ils le désirent. Je ne prétends pas qu'on ait beaucoup abusé de ce privilège, mais j'ai donné à l'honorable ministre un exemple de la manière dont on en a abusé. Je ne crois pas que personne en ait beaucoup souffert, parce que, heureusement, les personnes étaient parfaitement solvables, et on n'a éprouvé aucune difficulté à régler les choses d'une façon satisfaisante. J'indique simplement à mon honorable ami ce qui peut arriver si cet article est conservé dans la loi des banques. L'honorable ministre nous a donné l'explication que les banquiers lui ont offerte, et qui l'a apparemment convertis, mais je dirai qu'il n'a pas réussi à me convertir.

M. LANCASTER: Je n'ai pas eu l'avantage d'être membre du comité des banques et du commerce, lorsque cette question a été discutée, mais j'ai porté dans le passé une grande attention à cette question, et je ne puis découvrir aucune injustice dans cet article. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a élagué de son argumentation le principe bien connu que dans notre pays une personne est censée connaître la loi. Il a mentionné l'exemple d'une personne prêtant de l'argent sur un certificat de banque, mais si cette personne avait connu la loi elle n'aurait subi aucune perte. Elle aurait dû savoir que les actions de banque ne peuvent être transférées que susujettes aux droits que peut posséder la banque sur elle ou du moins au consentement de la banque. Ce prêteur ne doit blâmer que sa propre négligence et insouciance, s'il prête de l'argent sur un certificat sans prendre des renseignements à la banque.

M. CARVELL: Mon honorable ami croit-il que ce soit raisonnable à un point de vue d'affaires?

M. LANCASTER: Cette loi existe depuis la Confédération, et je ne crois pas que celui qui subit des pertes en prêtant son argent sans prendre les précautions nécessaires souffre d'injustice.

M. CARVELL : Mon honorable ami admettra qu'un des principes primordiaux des affaires de banques est que les affaires particulières d'un client ne doivent pas être dévoilées. Si je demandais à une banque si l'honorable député de Lincoln avait obtenu un prêt d'elle, est-ce que l'honorable député croit que la banque me le dirait?

M. LANCASTER : L'honorable député prétend que les relations confidentielles entre un client ou un propriétaire d'actions et un gérant de banque empêchent ce dernier de donner aucun renseignement. Même dans ce cas-là le prêteur devrait être sur ses gardes et obtenir le consentement de la banque. Il devrait s'assurer si l'honorable député de Lincoln ne devait pas à la banque une somme assez forte pour ôter toute valeur à ses actions. Il devrait se demander quelle sorte d'homme est cet emprunteur, et s'il serait capable d'agir de cette façon. Supposons que mon honorable ami soit dans un commerce quelconque, et que j'achète une part dans ce commerce, mon honorable ami dirait-il qu'il serait injuste, si je devenais insolvable, qu'on lui permît de prendre un lien contre la part que je possède dans son commerce pour se garantir du paiement d'une somme qu'il m'aurait prêtée parce que je possédais une part dans son commerce? Certainement on le lui permettrait, et mes créanciers ne pourraient recevoir que ce qui resterait après que mon honorable ami se serait remboursé. Si j'achète un dixième dans un commerce quelconque, magasin de nouveautés ou ranche de moutons, et qu'en considération de cette part le propriétaire de ce commerce me prête de l'argent, le shérif ou le syndic auquel j'aurais fait cession de mes biens, si je devenais insolvable, ne pourrait obliger cette personne qu'à payer ce qui resterait de mon dixième après règlement de compte et parce que les personnes en question ont des actions ou d'autres intérêts dans une banque il n'est certainement pas injuste de la part de la banque de dire: Vous possédez certaines valeurs de la banque, vous nous devez de l'argent, et les deux comptes devraient être balancés. Je ne vois donc pas d'injustice si, dans certains cas où les banques ne sont pas intéressées, le même principe soit appliqué lors de la faillite d'une personne qui possède une part dans un autre commerce.

M. SHARPE (Ontario-nord) : Les représentants des banques se sont déclarés indifférents au sujet de cet article qu'ils n'ont pas défendu avec grande force. Leur raison contre l'élimination de cet article était que cela pourrait empêcher l'achat d'actions de banques. On pourrait dire la même chose de tous les articles de la loi des banques qui sont dans leur intérêt. Je partage l'opinion de l'honorable député de Carleton lorsqu'il a dit qu'à plusieurs points de vue cet article n'était pas désirable. En premier lieu, il offre le moyen à la banque de se rembourser de ses avances aux actionnaires. Deuxièmement, il permet à une banque de prêter à un actionnaire virtuellement sur ses propres actions, et à mon avis cela n'est pas désirable. On ne voit pas la même chose dans la loi des compagnies, et comme les gérants de banques n'ont pas paru tenir très fort à cet article, je crois que nous agirions d'une façon sage si nous le rayions.

M. EMMERSON : Je suis en faveur de faire disparaître du bill tout ce que l'on pourrait appeler une préférence "sui generis" dans les affaires. Je ne vois pas pourquoi on accorderait aux banques des privilèges que l'on n'accorde pas aux autres compagnies commerciales.

M. WHITE: Je propose que l'article reste en suspens. Les arguments qui ont été présentés ont du poids, et le comité en est venu à cette conclusion, considérant qu'il valait mieux protéger les intérêts des actionnaires que ceux de la banque. Je n'ai pas d'opinion bien arrêtée sur cette question, et en premier lieu j'étais fortement contre cet article.

M. EDWARDS: Est-ce que le principe de ce paragraphe n'est pas le même que celui de l'article 77?

M RAINVILLE: On a constaté que dans certaines faillites de banques des actions avaient été transférées, ainsi que la chose a eu lieu lors de la faillite de la banque de Saint-Jean et de celle de Saint-Hyacinthe, à des personnes insolvables ou à des institutions de charité. N'y a-t-il rien dans la loi qui donne pouvoir aux directeurs de refuser d'accepter comme actionnaire une personne qui n'est pas dans de bonnes conditions financières, afin que, en cas de faillite de la banque, ces parts ne soient pas entre les mains de personnes sur lesquelles la double responsabilité ne peut être exercée? En Angleterre, le transport d'actions de banque n'est valide qu'après avoir été affiché pendant trente jours dans les bureaux de la banque et les directeurs ont le droit de refuser ou d'accepter un transport d'actions qui n'est valide que lorsqu'il a été approuvé par le bureau des directeurs. Je crois que c'est une condition très essentielle, parce qu'il arrive que dans des faillites de banques des personnes donnent des actions en pur don à des institutions charitables, ou à des gens qui sont absolument insolvables.

M. WHITE: Notre loi ne va pas aussi loin que cela. Le principe de notre loi est

qu'un propriétaire d'actions peut les transporter, mais la personne à laquelle il les transporte doit les accepter en vertu des dispositions de l'article 43. D'après cet article, la double responsabilité reste attachée à tous ceux qui peuvent avoir été actionnaires soixante jours avant la suspension de la banque, et dans ce cas-là celui qui transporte ses actions en dedans de cette période, dans le but d'échapper à la double responsabilité, n'y échappe pas.

Sir WILFRID LAURIER: Certainement, en vertu de la loi les transports d'actions de banques sont sujets à certaines formalités. Un transport ne peut être valide que si ces formalités ont été remplies, et celui qui transporterait ses parts dans le but d'éviter la double responsabilité serait coupable de fraude. Dans la province de Québec, il n'y a aucun doute qu'un transport de ce genre serait déclaré nul par les tribunaux. La chose a déjà été faite, et tout acte d'un débiteur qui cherche à éviter la double responsabilité est nul et sans valeur, et peut être déclaré tel par les tribunaux.

(L'article 3 reste en suspens.)

Sur l'article 54 (rapports annuels et spéciaux).

M. SHARPE (Ontario-nord): Je demanderai au ministre de laisser en suspens les articles 54, 55, 56 et 56A. L'honorable député de Queen-Shelburne (M. McCurdy) n'est pas dans la Chambre en ce moment et il a pris une part très active dans la discussion de ces articles. Je crois qu'il sera de retour lundi ou mardi, et je demande que les quatres articles que j'ai mentionnés restent en suspens.

M. WHITE: Je me rends avec plaisir à cette demande.

M. le PRESIDENT: Les articles 54, 55, 56 et 56A restent en suspens.

Sur l'article 60 (réserves en espèces).

Sir WILFRID LAURIER: Que signifient les mots que l'on a ajoutés " qu'elle a en Canada "?

M. WHITE: La pratique a été, même sous la loi actuelle dans laquelle ne se trouvent pas ces mots, de n'exiger des banques qu'une réserve en billets du Canada équivalant à 40 p. 100 de la réserve en espèces, qu'elle possède dans le Canada même. La raison en est que les billets du Canada ont cours légal en Canada seulement; ils n'ont pas cours, par exemple, aux Etats-Unis. Cet article a été lettre morte pendant plusieurs années.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 61 (émission et circulation de billets de banque).

Sir WILFRID LAURIER: Cet article contient de nouvelles dispositions. L'honorable ministre voudra-t il les expliquer?

M. WHITE: Le comité a discuté très longuement cette question de circulation des billets de banque. En deux mots, je dirai que les privilèges de circulation dans la loi actuelle, circulation ordinaire et d'urgence, ont été continués dans le bill soumis à la Chambre, et on a ajouté au pouvoir ordinaire des banques de mettre en circulation leurs billets jusqu'à concurrence de leur capital payé, et au pouvoir d'augmenter cette circulation pendant la période des récoltes, celui d'émettre des billets équivalant à l'or déposé par elle dans une réserve centrale, dont la création est prévue dans une autre partie du bill.

Beaucoup d'intéressés ont été entendus devant le comité, et je ne crois pas qu'ils y ait eu aucun dissentiment de la part des banquiers ou de toute autre personne au sujet de l'à propos de cet article. Comme résultat, les banques déposeront de l'or dans cette réserve centrale, et elles pourront émettre des billets jusqu'à concurrence de la somme ainsi déposée, lorsqu'il en sera nécessaire dans la transaction de leurs affaires, mais pas plus.

M. OLIVER: Cela sera-t-il fait sous la surveillance du gouvernement?

M. WHITE: Le bill dit que le gouvernement aura le droit de nommer un des syndics et l'association des banques les deux autres, et que le département des Finances fera périodiquement l'inspection de la réserve en or.

M. OLIVER: Cela signifie-t-il que le gouvernement sera tenu au courant de jour en jour du montant d'or et du chiffre des billets émis en circulation sur cet or?

M. WHITE: Je ne dirai pas tous les jours. Mais le syndic nommé par le gouvernement connaîtra l'état tous les jours et il pourra en informer le gouvernement. Naturellement, les syndics tiendront des livres indiquant avec précision la situation. Je crois que l'on a pris toutes les précautions que mon honorable ami a en vue. Il y aura en sus une inspection par le département des Finances.

M. OLIVER: Cet article a pour but de permettre aux banques d'augmenter la circulation de leurs billets sans avoir à augmenter leur actif.

M. WHITE: En substance, je crois que mon honorable ami est correct; mais j'exprimerai la chose de la façon suivante. Supposons qu'une banque possède aujour-

d'hui deux millions en or. Naturellement, elle peut offrir cet or à ses clients, mais le public n'aime pas à prendre de l'or. L'or n'est pas dans la circulation générale, de sorte que la banque pourra obtenir du bureau du receveur général des billets du Canada pour sa circulation. L'article dit que la banque pourra déposer une somme considérable en or dans cette réserve centrale et obtenir des billets jusqu'à concurrence de cette somme, mais pas au delà. Cela rend la situation plus élastique. D'après la loi actuelle, les banquiers craignant d'être arrivés à la limite de leur circulation, ou tout près de la limite, s'arrêtent, ne voulant pas aller jusqu'à la limite extrême de leur pouvoir, parce qu'ils opèrent sur un champ très vaste, et ils craignent d'excéder leur circulation. Si une banque avait $5,000,000 en or en dépôt dans une réserve centrale, elle n'aurait jamais aucune crainte. Le résultat sera qu'il y aura plus de billets en circulation pour les besoins du pays. Il a été clairement démontré devant le comité qu'il était nécessaire d'avoir une plus grande circulation de billets de banque, spécialement à certaines périodes de l'année, afin de faire face aux besoins du commerce.

M. OLIVER: Je veux seulement faire définir clairement que cette disposition a pour but d'augmenter la circulation des billets de banque, sans imposer aucune charge aux banques, et sans qu'il leur soit nécessaire d'augmenter leur actif ou la somme d'or nécessaire pour payer ces billets. Bien qu'il soit désirable que la circulation des billets de banque soit plus grande, il est encore plus désirable que cette circulation soit appuyée sur une réserve en or suffisante. D'après les conditions actuelles, jusqu'à présent, la réserve d'or n'a jamais été trop forte pour la circulation, certainement pas trop forte dans les cas de crise et de difficutés qu'il faut toujours prévoir. D'après le nouveau bill, on propose d'augmenter la circulation, sans augmenter la réserve en or.

M. WHITE: La loi actuelle n'exige pas de garder un certain pourcentage d'or; ce point est laissé à la discrétion de la banque, la loi des banques n'a jamais exigé que les banquiers gardassent un certain pourcentage en or, bien que comme fait, ils aient toujours gardé une certaine somme en or. Actuellement, les banques obtiennent du receveur général des billets du Canada qu'elles mettent en circulation. Par la nouvelle loi, elles pourront faire un dépôt en or et émettre leurs propres billets.

Elles ne font aucun profit par là. Le seul avantage que je vois dans la permission qui leur est accordée de mettre leurs billets en circulation au lieu d'or est celle-ci: présentement, lorsqu'elles arrivent au sommet de leur circulation, elles craignent de la dépasser et d'être mises à l'amende, de sorte qu'elles ne vont pas jusqu'à la limite extrême. En déposant une certaine somme en or dans cette réserve, elles seront soustraites à cette appréhension et il en résultera cet avantage qu'elles pourront porter leur circulation d'urgence jusqu'au chiffre de leur capital payé et leur dépôt dans la réserve. Conséquemment, les banque courront moins de danger d'être mises à l'amende et le public retirera certainement un avantage de cette augmentation de circulation.

Sur l'article 68 (règlements du conseil de la trésorerie).

M. OLIVER: Nous avons adopté certains articles concernant la garantie de la circulation. Mais il y a la garantie pour les déposants, question qui a été plus ou moins discutée. Y a-t-il quelque chose dans le bill à ce sujet?

M. WHITE: Cette question a été discutée devant le comité, mais non pas d'une façon très forte. On a demandé s'il ne serait pas possible d'obliger les banques à créer un fonds en payant une certaine somme au gouvernement, qui garantirait tous les dépôts. Je crois que le comité a été unanime à dire que ce plan n'était pas praticable. La question a été beaucoup étudiée et on a apporté plusieurs arguments que je n'ai pas besoin de relater ici, à moins que la Chambre ne le désire. Je crois pouvoir dire que le comité n'a pas considéré possible de créer un fonds de ce genre pour protéger les déposants.

M. EMMERSON: Je crois que mon honorable ami de Middlesex-ouest (M. Ross) se proposait de discuter cette question, lorsque le bill serait à l'étude devant ce comité, mais il est aujourd'hui absent de la ville.

M. SHARPE (Ontario-nord): J'assistais à la séance du comité lorsqu'on a discuté cette question, et l'honorable député de Middlesex a dit qu'il n'avait aucun amendement à proposer, et conséquemment les articles furent adoptés. En d'autres mots, il a compris qu'en présence des témoignages nombreux à l'encontre de la proposition apportés devant le comité il n'y aurait aucune possibilité de modifier la loi de façon à créer un fonds de garantie des dépôts.

M. MACLEAN (Halifax): Il a retiré son amendement.

M. SHARPE: Oui, il l'a retiré. La meilleur garantie que peuvent avoir les déposants est dans le système efficace d'une inspection extérieure que le département a fournie. Vu cette vérification complète à

laquelle il est pourvu dans le bill, je ne crois pas que les déposants éprouvent à l'avenir aucune perte dans les faillites de banques.

M. EMMERSON: J'avais compris que mon honorable ami de Middlesex-ouest avait retiré son amendement devant le comité des banques et du commerce, dans l'intention de le soumettre au comité général de la Chambre. Il croyait inutile de le proposer au comité des banques.

M. WHITE: Il n'y a rien dans l'article présentement à l'étude pour empêcher mon honorable ami de Middlesex-ouest de soulever la question plus tard, s'il le désire. Cet article porte seulement sur le fonds de garantie pour la circulation, et il peut soulever la question de garantie des dépôts quand il le voudra, avant que le comité ne termine l'étude de ce bill.

Sur l'article 73 (billets valables, bien que non scellés; les directeurs peuvent désigner un fonctionnaire pour signer).

M. OLIVER: Je ne sais pas si j'ai bien le droit, ou non, au sujet de cet article, de soulever la question que je voudrais voir discuter; mais on m'a signalé certains faits relativement à ce bill que je veux porter à l'attention du ministre. Il s'agit d'un chèque qui a été fait par une personne pour la somme de $7.75 et que la banque, sur présentation, a marqué "bon". Plus tard, ce chèque a été majoré à la somme de $70.75, en ajoutant un zéro après le chiffre 7 et deux lettres après le mot sept. Le chèque a été ensuite changé dans une maison de commerce pour la somme de $70.75. Le marchand, naturellement, a accepté le chèque de bonne foi et a remis l'argent. Remarquons bien que le chèque était marqué bon. Lorsqu'il revint à la banque, le commis s'aperçut immédiatement que le chèque avait été majoré, et que le marchand avait été fraudé. La personne qui m'a signalé ce fait désire savoir si l'on ne peut pas mettre dans la loi une disposition quelconque pour protéger le public contre la majoration d'un chèque après qu'il a été marqué bon par la banque. Je ne suis pas très familier avec le commerce de banque, mais j'ai vu des chèques ou des billets équivalant à des chèques sur lequels on avait perforé les mots "n'excédant pas tel chiffre". La personne qui a porté cette question à mon attention m'a demandé s'il ne serait pas possible de mettre dans le bill une disposition qui protégerait les porteurs de chèques marqués bons. J'appelle sur ce sujet l'attention du ministre. Je regrette de n'avoir pas eu ces renseignements lorsqu'il m'aurait été possible de les soumettre au comité. Ce sont des cas qui sont arrivés et qui peuvent encore arriver. Je crois que la loi ou la pratique aux Etats-Unis contient certaines protections à ce sujet.

M. WHITE: Cette question serait plus en rapport avec la loi des lettres de change, non pas avec la loi des banques. Le cas dont mon honorable ami parle est tout simplement un faux.

M. OLIVER: Je le comprends parfaitement.

M. WHITE: Et, naturellement, la personne qui a majoré le chèque est passible des peines édictées par le code criminel.

M. OLIVER: Elle est aujourd'hui en prison, mais cela ne remet pas l'argent à celui qui l'a payé.

M. WHITE: La pratique de perforer les chèques a été adoptée par plusieurs maisons financières et autres institutions afin de se protéger contre les faux. Je ne crois pas qu'il serait sage d'imposer par la loi l'obligation de perforer tous les chèques, parce que beaucoup de gens ne pourraient pas se procurer facilement les machines nécessaires, et la loi doit s'appliquer aux pauvres comme aux riches.

M. OLIVER: Je parle de chèques que les banques ont acceptés et marqués "bons".

M. WHITE: Je crois qu'un amendement à cet effet pourrait être apporté à la loi des lettres de change.

M. EMMERSON: Il s'agit dans le cas présent d'un chèque accepté par une banque et porté au débit du client de la banque après avoir été marqué bon. Ce chèque est livré à la circulation et ensuite majoré. Je crois qu'il devrait y avoir quelque disposition dans la loi des banques qui obligerait la banque à inscrire sur le chèque le montant en chiffres perforés.

M. WHITE: Il est peut être possible d'insérer une telle disposition dans ce bill, mais mon opinion n'est pas entièrement formée à cet égard.

M. CARVELL: Du moment que le chèque est accepté par la banque il devient pour ainsi dire papier-monnaie.

M. LANCASTER: Je partage l'opinion du ministre: l'amendement devrait plutôt être inclus dans la loi des lettres de change qui pourvoit à tous les détails concernant les billets, les chèques et tous les autres effets négociables.

M. OLIVER: Le caractère d'un chèque accepté est tellement exceptionnel, qu'il devrait être l'objet d'une protection spéciale. Quelles que soient les dispositions de la loi des lettres de change, il me semble raisonnable qu'un article de ce genre soit inséré dans la loi des banques. Le ministre ne trouve-t-il pas la question assez importante pour qu'il y ait lieu d'inclure un amendement dans la loi des lettres de change?

M. WHITE: Je crois que la proposition mérite d'être examinée, mais je ne puis

exprimer une opinon au pied levé. Je me ferai un plaisir d'étudier le question.

M. AIKENS: Toute la question des lettres de change, chèques acceptés, billets promissoires et ainsi de suite, est traitée au long dans la loi des lettres de change, ainsi que celle des chèques faussés et majorés. L'amendement serait plus à sa place dans cette loi.

M. WHITE: J'étudierai la question.

Sur l'article 72 (billets lacérés ou oblitérés).

M. CARVELL: J'ai un doute sur l'exacte signification de cet article. L'article a rapport aux paiements faits par la banque, mais n'est-il pas venu à l'esprit du ministre que le paragraphe 2 pourrait sembler concerner tout le monde. Supposons que j'aille à la banque pour payer un billet et que j'offre du papier-monnaie lacéré ou oblitéré, la banque ne pourrait-elle pas, en vertu de ce paragraphe ainsi libellé, refuser de l'accepter? Les banques ont naturellement l'obligation d'accepter leur propre papier, mais si je lui tends le billet d'une autre banque, ou un billet fédéral oblitéré ou lacéré, ne pourrait-elle pas le refuser?

M. WHITE: Je suis persuadé que si un tribunal était appelé à interpréter le paragraphe 2, qu'il le relierait au paragraphe 1 et en déduirait que, dans ce cas, le mot paiement s'applique aux paiements faits par les banques.

M. CARVELL: Cette explication n'est pas mauvaise, mais le texte deviendrait plus clair en y insérant les mots "par la banque".

M. LANCASTER: Ou bien les mots "aucun tel paiement."

M. CARVELL: Je crois que c'est encore mieux.

M. AIKENS: Si les mots "par la banque" étaient insérés après les mots "ne peut se faire", cela suffirait.

M. WHITE: Oui, cela suffirait. Je l'amenderai dans ce sens, si l'on trouve que la chose en vaille la peine.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 76 (opérations et pouvoirs des banques).

M. McKAY: Le comité a-t-il étudié la question de salaire des commis de banque? Elle a été discutée dans la presse et le public s'y intéresse.

M. WHITE: Le comité n'a pas touché à cette question. Dans mon idée à moi, je crois qu'il serait vraiment peu facile d'inclure, dans la loi des banques, des dispositions touchant le salaire des employés des banques. Les banques font affaire dans tous les pays du monde. La question des salaires à payer est réglée par des considérations locales, par conséquent variables. De plus, il faudrait considérer les qualités et les aptitudes des divers employés. La question devient tellement compliquée, que je ne crois pas que la Chambre serait justifiable de vouloir la régler par une loi. En ce qui concerne les gérants, ils sont, selon moi, trop peu payés, à l'exception des gérants des bureaux chefs ou principaux. Je ne veux pas trop généraliser, mais les employés qui sont au champ d'action ne sont pas aussi bien payés qu'ils le devraient. Les banques elles-mêmes devraient considérer ce point et bien payer leurs employés, parce que c'est leur intérêt de le faire. Dans le cours des dernières années, l'état de choses, sous ce rapport, s'est amélioré considérablement, quelques banques se montrant plus généreuses que d'autres. Il semblerait résulter des plaintes générales que le simple commis de banque et le gérant des petites succursales ne sont pas payés autant qu'ils le devraient. Le comité avait introduit dans le bill une disposition à l'effet d'empêcher les gérants de banque de faire de l'assurance ou d'autres affaires de ce genre. La crainte était qu'ils se servissent de leur situation pour forcer des clients de la banque à s'assurer dans des compagnies dont ils seraient les agents, afin de pouvoir toucher une commission. J'ai reçu quelques lettres de gérants de banque protestant contre cette disposition et alléguant qu'ils étaient trop peu payés.

M. TURGEON: Touchant cette question de prohiber aux gérants de faire de l'assurance, j'ai reçu des protestations de gérants de banque, dans des petites villes et des villages, qui prétendent que cela constitue un appoint appréciable à leurs salaires qui sont peu élevés. Ainsi que l'a dit le ministre, je ne crois pas que les salaires des gérants puissent être établis par une loi. Toutefois, l'amendement ne pourrait-il pas, lorsque plus tard nous y arriverons, être modifié de façon à ne pas léser les employés de petites villes ou de villages, dans lesquels la population n'étant pas considérable, les salaires sont en conséquence peu élevés.

M. WHITE: Lorsque nous étudierons l'article suivant, cette question sera tranchée.

M. OLIVER: Je désire dire un mot à l'appui de la question que mon ami le député de Prince-Albert (M. McKay), a soulevée, concernant la croyance général que les employés de banque, particulièrement ceux des petites succursales, ne touchent pas un salaire suffisant. En guise de preuve, je rappellerai qu'il n'y a pas longtemps,—et je crois que la pratique est encore en usage,—certaines banques, systé-

matiquement, se pourvoyaient de commis en Angleterre. On pourra répondre que la loi de l'offre et de la demande doit être souveraine, et je ne veux pas prétendre que vous pouvez intervenir avantageusement avec la loi dans cette question. Cependant il a été trouvé nécessaire, dans la plupart des métiers, d'organiser des unions, afin de maintenir les salaires à un juste niveau. Les employés de banque ne sont pas en situation d'en agir ainsi. Bien que je ne sache pas que les employés de banque soient plus dignes de sympathie que les autres, le cas qui les concerne me paraît être un de ceux où un minimum de salaire doit être fixé par la loi.

Le public a un intérêt dans cette affaire qu'il ne possède peut-être pas en d'autres choses, vu que les employés de banque manipulent presque tout l'argent du pays. Il devient nécessaire dans l'intérêt public que ces manipulations soient faites honnêtement. C'est un fait connu, qu'il y a eu trop d'actes malhonnêtes commis, au Canada, par les petits employés des banques. Il a été affirmé souvent que le grand nombre de ces actes malhonnêtes est dû à ce que ces jeunes gens sont trop peu payés, étant données les responsabilités qu'ils encourent et le pied de vie qu'ils doivent maintenir.

M. CARVELL: Je suis loin d'être persuadé que le député d'Edmonton (M. Oliver) ait trouvé la vraie cause de la malhonnêteté de certains commis de banque, Je suis également loin d'être persuadé que les commis de banque ne soient pas aussi bien payés que les commis employés dans d'autres fonctions, qui requièrent une compétence égale. S'il était possible de leur mettre dans l'esprit que sur leurs épaules ne repose pas l'obligation de donner le ton à la société des petites villes et des villages, peut-être que nous entendrions moins de plaintes de l'insuffisance des salaires et peut-être aussi, dans certains cas, verrions-nous disparaître la cause de la malhonnêteté des commis de banque. Mon intention n'est pas de me mêler de leurs affaires sociales. Je crois simplement, que, règle générale, les commis de banque sont joliment bien payés.

M. BENNETT (Calgary): Pas les plus jeunes.

M. CARVELL: Je ne puis partager votre avis, là-dessus.

M. McKAY: Quele compétence l'honorable député a-t-il sur les salaires des commis de banque?

M. CARVELL: Je n'ai jamais été commis de banque et je n'ai pas de fils qui le soient. Il y a quelque temps un jeune homme de quinze à seize ans entra au service d'une banque. M'informant de son salaire, il me fut répondu qu'il recevait $1.50 ou $1.75 par jour. Je ne connais pas d'autre occupation, au Canada, dans laquelle il pourrait gagner autant à cet âge. Parce qu'un jeune homme est dans une banque où de grandes quantités d'argent sont maniées, il semble se figurer qu'il lui est dû un fort salaire. Il ne faut pas juger les banques trop sévèrement sur ce point. Je suis d'avis qu'elles paient à leurs commis de justes salaires en comparaison de ce que paient les autres maisons d'affaires.

M. McKAY: Je suis d'avis que les employés débutants ne sont pas payés suffisamment. On me dit que, non seulement dans l'Ouest mais aussi dans l'Est, les commis débutants ne sont payés que $250 par année.

M. MICHAUD: Le montant est $300 par année à la Banque de Montréal.

M. McKAY: Quoi qu'il en soit, la croyance générale est que les salaires ne sont pas assez élevés.

M. LEMIEUX: Je ne crois pas que la critique, qui a été faite, du salaire des commis de banque soit justifiable. La situation de commis procure au jeune homme de seize ou dix-sept ans l'avantage superbe d'apprendre la banque et les méthodes d'affaires dans l'enceinte de nos meilleures institutions financières. S'il y a des commis de banque malhonnêtes, parmi les débutants, c'est qu'il leur est offert trop de facilités de s'introduire dans les officines de courtage (bucketshops) où ils espèrent devenir riches vite. Je crois que le ministre de la Justice devrait s'emparer de cette question et voir à ce qu'il ne soit point permis aux courtiers de laisser les jeunes gens se mêler d'achats de valeurs de bourse. La pratique de ma profession d'avocat et de celle de substitut du procureur général, à Montréal, m'a appris que les officiers de courtage et les bureaux de courtiers, sont les endroits témoins des premières chutes des jeunes commis de banque. Le jeune homme de seize, dix huit ou vingt ans, qui reçoit, comme à la banque de Montréal, $300 par année, avec une augmentation annuelle, ne peut tant se plaindre, après tout. Dans la docte profession d'avocat, de jeunes praticiens d'une valeur réelle, après un cours d'études de huit années, au collège, et de trois ou quatre années d'université, gagnent quelquefois moins de $500 par année, après être devenus membres du barreau; et après trois ou quatre ans de pratique, l'avocat qui se fait $1,200 par année est considéré comme très heureux. Donc, dans l'ensemble, je ne crois pas que notre jeune commis de banque ait à se plaindre.

M. SHARPE (Ontario-nord): J'ai proposé plusieurs amendements au bill alors qu'il fut discuté devant le comité des banques et du commerce et ce n'est pas mon intention de retarder l'adoption en les rame-

nant à l'heure présente. Il y a cependant un ou deux de ces amendements au présent article que j'aimerais soumettre au comité. Je propose que l'article soit amendé en ajoutant, à la fin, la subdivision ainsi formulée:

(d) Faire des prêts ou des avances dépassant dix pour cent de son capital payé à aucune personne, société ou corporation étrangère ou sur la garantie d'aucune personne, société, ou corporation étrangère.

Peut-être le ministre préfère-t-il que la discussion de cet article soit remise?

M. WHITE: Je crois que cela vaudrait mieux.

M. SHARPE: La subdivision pourrait ensuite être adoptée sans autre avis d'amendement.

Sur l'article 131 (contraventions et pénalités).

M. LEMIEUX: Je vois que ce texte a été imprimé en italique; est-ce un nouvel article?

M. WHITE: C'est une nouvelle disposition, sur laquelle j'ai attiré l'attention, lorsque j'ai présenté ce bill. Elle édicte certaine pénalité pour une contravention à la loi, celle de payer de l'argent versé par les souscripteurs au capital de la banque, avant que le certificat du conseil de la trésorerie ne soit émané. Certaines clauses, au commencement du bill, voient à ce que l'argent des souscripteurs ne soit payé qu'à certaines conditions et cet article énonce les pénalités encourues pour les contraventions à ces dispositions.

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

Reprise de la séance

BILLS PRIVES.

2e LECTURE.

De divers projets de loi:

Bill (n° 85) concernant le Conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'église presbytérienne en Canada, pour le Manitoba et le Nord-Ouest et à changer son nom en celui de "The Church and Manse Board".—M. Sharpe (Lisgar).

Bill (n° 105) pour venir au secours de Mary Iscabelle Young.—M. Schaffner.

Bill (n° 197) constituant en corporation the Glengarry and Stormont Railway Company.—M. Alguire.

Bill (n° 203) concernant la Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company.—M. Taylor.

M. MACDONELL propose la 2e lecture du bill (n° 202) concernant la Toronto Terminals Railway Company.

M. SHARPE.

M. OLIVER: Quel est l'objet de ce bill?

M. MACDONELL: Simplement de substituer trois nouveaux directeurs à trois des anciens, qui sont morts, et de porter le capital de $2,000,000 à $10,000,000.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Bill (n° 190) pour venir au secours de George Sentis Deslandes.—M. Warnock.

Bill (n° 191) pour venir au secours de Daisy Madeleine Peterson.—M. Nesbitt.

Bill (n° 194) pour venir au secours de Sarah Lillian Attwood.—M. Meighen.

BANQUES ET COMMERCE DE BANQUES.

La Chambre reprend l'étude en comité du bill (n° 36), déposé par M. White, concernant les banques et le commerce des banques.

M. WHITE: Nous allons reprendre les articles sur lesquels la discussion a été remise et peut-être pourrons-nous arrivés à décider quelque chose ce soir.

Sur l'article 88 (prêts sur animaux vivants ou morts; sur garantie de grain; sur bestiaux).

M. MACLEAN (Halifax): Cette subdivision obligeant à l'enregistrement de la garantie n'était pas dans le bill tel que présenté à l'origine. J'admets qu'il est bien difficile, abstractivement, d'arguer contre ce principe. Mon idée est que cet amendement a été présenté beaucoup plus pour faire face aux difficultés de transport qui existent dans l'Ouest que comme une nécessité au commerce des banques. J'ai toujours pensé qu'en ce qui concerne le grain, il ne serait que juste que la banque n'enregistre pas. Je crois encore que si l'on se borne au grain, on fera face aux nécessités de l'Ouest et il ne sera pas nécessaire de recourir à l'enregistrement. Tel qu'il a été dit souvent, devant le comité des banques, les prêts faits par les banquiers ne sont pas généralement faits à cause de la garantie offerte, mais plutôt en raison du caractère de l'emprunteur. Je ne puis me débarrasser de la crainte que, si les emprunteurs sont obligés d'enregistrer leur gage, l'article n'ait plus que peu de valeur pour qui que ce soit.

C'est du moins mon opinion à moi; car je sais qu'il existe une opinion contraire très répandue. S'il était possible de restreindre cette disposition au grain battu, peut-être cela répondrait-il pour quelques années aux conditions qui règnent dans l'Ouest, et nous pourrons espérer la voir avec le temps supprimer de la loi.

M. AIKINS: Quant à cela, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député junior d'Halifax (M. Maclean). En insé-

rant dans la loi ces paragraphes 2 et 3, l'on a eu pour objet, comme je l'ai déjà mentionné, de donner au cultivateur de l'Ouest de nouvelles facilités de crédit. Entre le battage du grain et la fin de la saison, il ne reste, comme chacun le sait, bien peu de temps pour les travaux de l'automne, d'ordinaire, pas plus d'un mois. Si le cultivateur est obligé de porter son grain à une distance quelque peu éloignée de sa terre pour le remettre à un élévateur ou à une gare de voie ferrée, cela occupe une grande partie de son temps, et il lui est impossible, par suite, de faire ses labourages ou autres travaux indispensables avant que viennent les gelées et il ne peut plus ensuite travailler le sol. Il lui est presque impossible de rien entreprendre sur sa terre à l'automne s'il lui faut porter son grain à une distance, par exemple, de cinq ou six milles, mais, s'il pouvait le mettre dans sa grange et emprunter sur garantie du grain battu ainsi emmagasiné, les fonds nécessaires à la solde de ceux qui l'ont aidé pendant le cours de la moisson et du battage, cela lui assurerait un avantage qui autrement lui manquerait. Il est absolument conforme à l'idée et à l'intention de la loi des banques que des avances ou des prêts seront faits sur une semblable garantie, puisque, de toutes les garanties dont le cultivateur dispose, celle-là est la plus aisément réalisable. Outre l'avantage que je viens de mentionner, le cultivateur aurait encore, s'il a pu garder son grain chez lui durant l'hiver et obtenir un prêt de cette façon, celui d'éviter les frais d'entreposage qu'il lui faudrait autrement payer à l'élévateur si le grain restait dans le pays non expédié ni vendu. Comme chacun le sait, une très forte proportion du grain reste dans l'Ouest, parce que les cultivateurs ne peuvent l'amener sur le lac pour l'exportation avant la clôture de la navigation. Il est grandement à désirer, semble-t-il, que les cultivateurs de l'Ouest bénéficient des facilités que va fournir cette loi, et que les banques soient autorisées à faire des prêts moyennant cette sorte de garantie, la meilleure ou pour le moins l'égale de celles qui reposent sur les effets, articles et marchandises mentionnés ailleurs dans la disposition qui autorise la banque à faire des avances ainsi garanties.

M. MACLEAN: L'honorable député pense-t-il que le cultivateur retire de là un avantage pratique; si la chose ne doit lui être d'aucun profit, il vaut mieux n'en rien dire.

M. AIKINS: Les témoignages rendus devant le comité par des gens de l'Ouest montrent qu'il importe beaucoup aux cultivateurs de ces contrées de pouvoir obtenir d'une banque des fonds dont le remboursement serait garanti par son grain battu. Soyez sûr qu'il en profitera, et ce sera pour lui un avantage considérable.

Vient ensuite la question de l'enregistrement du gage. Comme déjà je l'ai fait observer, le prêt ne peut avoir lieu qu'une fois que le grain est battu. Nul gage ne peut être enregistré avant cela. Les dettes sont toutes contractées avant le battage, comme par exemple celles résultant des salaires de ceux qui y ont aidé. Elles ne sont donc point contractées sur les garanties du grain battu. Pour le paiement de ces salaires et autres obligations, il conviendrait de faire que le cultivateur trouvât aisément à se procurer des fonds, afin de n'être pas obligé à laisser aller son grain inopportunément, à une époque où il lui serait peu profitable de le faire et où il ne pourrait en obtenir un prix raisonnable. Si, en conséquence, l'enregistrement avait lieu dans le même temps, les autres créanciers seraient plus protégés. Aucun des créanciers d'un cultivateur ne serait protégé puisque déjà crédit lui a été fait, et que la dette a été contractée avant le battage. Il pourrait alors se procurer les fonds que la banque se sentirait disposée à lui avancer pour le paiement de ses créanciers, et ceux-ci auraient en outre sur le grain engagé une faculté de rachat. Un enregistrement obligatoire ne serait pas compatible avec l'ensemble de la loi, puisque nulle autre disposition n'exige cet enregistrement du gage, et ce serait faire une distinction au préjudice du cultivateur dans les cinq ou six mois tout au plus, le grain serait vendu, et, obliger le cultivateur à laisser savoir aux autres, par l'enregistrement du gage, qu'il s'est procuré de l'argent sur la garantie de son grain, ce serait excessif et sans nécessité. Ce serait en outre coûteux, et on ne l'exige pas pour la province de Québec. J'espère donc que l'article relatif à l'enregistrement sera supprimé.

M. McKAY: Me serait-il permis de demander si cet article l'emporterait sur une loi provinciale par laquelle dans l'Ouest le batteur en grange aurait un gage sur le grain pendant un certain nombre de jours

M. AIKINS: Je ne le crois pas.

Sir WILFID LAURIER: Il me semble que si.

M. WHITE: Ceux des membres du comité qui sont avocats ont été d'avis que le mot "rémunération" du paragraphe 8 de l'article 88 répond suffisamment à l'objection soulevée par mon honorable ami. La question que nous signale mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) est des plus difficiles à résoudre: il nous faut mettre en balance les avantages et les désavantages de la chose. Quand un individu en apparente possession d'un bien engage ce bien

pour se procurer des fonds, il est juste que le public en soit averti, et les provinces, à mon sens, ont agi sagement en imposant cette publicité; de là vient que, dans toutes les provinces, moins celle de Québec, une loi prescrit en substance que nul gage ou promesse de vente ne vaudra à l'encontre des tiers s'il n'est enregistré conformément à cette loi. Dans la province de Québec, l'hypothèque n'existe pas sur les biens meubles, ce qui fait que nulle disposition législative ne parle de l'enregistrer. L'exception à une loi qui existe dans toutes les provinces, moins celle de Québec, est énoncée à l'article 88 de la présente loi, et le commerce aussi bien que l'industrie s'en sont bien trouvés. Elle a été faite dans le cas des fabricants ou marchands en gros, à qui l'on a permis de donner à la banque un gage secret sur les matières brutes, sur les articles en voie de fabrication ou encore sur l'article manufacturé. Cette législation est vieille de plusieurs années. Ce gage n'est pas assujéti à l'enregistrement qu'exige la loi des différentes provinces dans le cas de biens meubles donnés en garantie.

Pour ce qui est de l'article qui nous occupe présentement, c'est avec beaucoup de répugnance, je dois le dire, que j'y ai inséré cette disposition qui donne au banquier un gage sur le grain battu; l'ensemble de cette loi veut, en effet, que la banque fasse ses avances sur la garantie personnelle de l'emprunteur, se fiant à sa réputation et à son crédit. Jusqu'à présent, cela était d'application générale, sauf l'unique exception faite en faveur du fabricant ou du marchand en gros, comme je l'ai dit. En vertu de l'article 88, ces derniers avaient droit d'emprunter sur une garantie tenue secrète. Comme déjà je l'ai expliqué, la raison pour laquelle nous accordons aux banques ce privilège de faire des prêts garantis sur le grain battu, c'est que l'Ouest est dans une situation toute particulière, situation qui a été exposée d'une manière si lucide par mon honorable ami de Brandon (M. Aikins) et que toute la députation connaît parfaitement. A cause des difficultés de transport et d'emmagasinage, il était à désirer que le cultivateur ne fût pas tenu à mettre tout de suite son grain en vente. C'est là le seul motif qui m'a engagé à introduire dans la loi un article qui augmente le nombre des choses sur lesquelles il se pourra donner un gage non soumis à la formalité de l'enregistrement. Dans le projet de loi tel que d'abord rédigé, nulle disposition ne parlait d'enregistrement. J'ai considéré d'une part le désavantage qui en pourrait résulter pour les créanciers du cultivateur, car il est possible qu'un créancier ou des créanciers subissent un préjudice du fait d'un gage obtenu par la banque sur du grain battu sans avoir à l'enregistrer. J'avais, d'autre part, à tenir compte du cultivateur désireux d'emprunter afin de n'avoir pas à subir les inconvénients de la situation qui caractérise nos contrées de l'Ouest. Cette question a été longuement débattue devant le comité et de même que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), j'ai déclaré qu'à mon avis ce serait faire gravement échec à l'objet que nous avons en vue si nous rendions obligatoire l'enregistrement de cette sorte de gages; les banques, en effet, m'auraient fait savoir qu'en pareil cas il était fort probable que l'on ne tirerait aucun profit de cet article.

Je doute d'abord que les banques consentent à prêter aussi libéralement qu'elles le feraient sans cela. Ensuite, les cultivateurs auraient un surcroit de dépenses à faire; sans compter que, dans le cas de la province de Québec, une exception est édictée, comme on s'en apercevra en jetant les yeux sur le paragraphe 9. J'ai finalement laissé au comité le soin de résoudre cette affaire comme il l'entendrait, lui disant que c'était là une question sur laquelle, je le comprenais bien, les opinions pouvaient être partagées. Il ne s'agissait pas d'une affaire où la politique des partis pût être intéressée, et j'ai simplement exprimé mon avis. Le comité a été d'opinion, par une majorité relativement faible, je crois, qu'il valait mieux assujétir cette sorte de gages à l'enregistrement. Tout ce qu'il me reste à dire, c'est que la question est devant la Chambre dans la même position qu'elle était devant le comité. Pour moi, ce que j'en pense, c'est que le cultivateur de l'Ouest, au soulagement duquel cet article est destiné, a intérêt à ce que nous n'exigions pas l'enregistrement de ce gage.

M. MACLEAN (Halifax): Quels ont été les motifs de l'autorisation accordée aux banques de faire des prêts aux éleveurs? Ces motifs le cèdent-ils en force à ceux que l'on invoque en faveur des prêts garantis par le grain battu?

M. WHITE: Nullement. La raison donnée a été celle-ci: sous l'empire de la législation existante, les banques ont fait aux éleveurs des prêts moyennant la garantie du bétail, c'est-à-dire à ceux qui font de l'élevage en grand. Elles se sont cru autorisées à en agir ainsi à cause sans doute de cette idée de gros. En d'autres termes, tout en refusant de prêter à un cultivateur sur la garantie de ses bestiaux, elles consentaient à faire des prêts à l'éleveur, à celui qui fait en grand l'élevage du bétail. C'est encore ce qui ce pratique aujourd'hui. Une décision de la cour suprême de l'Alberta, décision rendue, je crois, par M. le juge en chef Sifton, a jeté un doute sur la légalité de cette pratique. Dans la forme où je l'ai présentée, la disposition n'allait pas aussi loin que ces termes l'impliqueraient; peut-être le comité y a-t-il

ajouté quelques mots. Il y va indubitablement de l'intérêt de l'élevage que les banques aient le droit de prendre le bétail pour nantissement, comme elles le font aujourd'hui.

C'est là un usage dont l'article 88 fera profiter le grain battu. Ça été, je crois, depuis quarante ans une sage disposition de la loi des banques que celle d'obliger ces dernières à tenir compte surtout de la garantie personnelle du cultivateur ou du détailleur; dans le cas cependant de la fabrication et du commerce en gros, la loi a eu de bons effets. Jamais, que je sache, nul abus n'a été commis à cause d'un manque de publicité par voie d'enregistrement. Il serait malheureux que nos banques—car cette loi est d'application générale—se fissent donner un gage sur les biens meubles d'un petit comme d'un grand propriétaire et eussent à recourir à des procédures comme celles de faire vendre ces biens pour se payer de leur créances.

Un autre principe, également sage, c'est celui pour une banque de prêter sur un billet à courte échéance, qui assure la prompte rentrée de fonds qui autrement demeureraient trop longtemps hors d'usage. La tendance est de faire plutôt cas du bétail et de sa valeur que de l'individu. Cela nous mènera probablement à des pratiques peu sûres et qui mécontenteront le public. Quoi qu'il en soit, c'est affaire d'opinion que de savoir s'il est à propos ou s'il est inopportun d'enregistrer cette sorte de gage.

M. SINCLAIR : Ne pourrions-nous pas définir le mot "éleveur". Ce point me semble avoir été soulevé, et je croyais que cette définition était dans la loi; mais je constate qu'il n'en est rien, alors qu'elle définit ce qu'il faut entendre par le mot "cultivateur".

M. BENNETT (Calgary): Sans une loi de cette nature, le mot "éleveur" ne serait susceptible d'aucune définition exacte. L'"histoire de l'article est en résumé ceci: les garanties qu'une banque avait sous le droit commun comprenaient non seulement les titres et valeurs qui lui étaient remis, mais aussi les fonds que l'on pouvait avoir à la banque, selon que la chambre des lords en a décidé. Les banques avaient l'habitude de prendre à qui leur empruntait de l'argent des titres et des valeurs. Lorsqu'a été édictée notre loi, nous avons voulu assurer au prêteur une garantie statutaire qui impliquait le principe du droit commun, au lieu d'y pourvoir en un acte de nantissement, ou une hypothèque en lieu de garantie. Nous avons établi dans la loi primitive une garantie connue sous le nom de Forme C. Cette garantie assurait à une banque tous les avantages qu'elle tirait auparavant du droit commun, droit qui remonte, si je ne me trompe, au temps des Lombards. C'est d'eux que le tenait l'Angleterre, et c'est d'Angleterre qu'il nous est venu. Ayant donné aux banques une garantie statutaire équivalente à celle que le droit commun lui reconnaissait, il s'est agi de savoir si nous en ferions bénéficier d'autres que les marchands en gros. En lisant la première partie de l'article, vous verrez qu'elle se limite expressément à:

> Tout acheteur, expéditeur ou marchand en gros des produits de la ferme, des forêts, carrières et mines, ou de produits de la mer, des lacs et des rivières, ou à tout acheteur, expéditeur ou marchand en gros d'animaux vivants ou morts, et des produits en dérivés, sur la garantie de ces produits ou sur celles de ces animaux, vivants ou morts et de leurs produits.

Dans le cas mentionné par le ministre des Finances, le droit de la banque de prendre une garantie sur un seul cheval a été mis en question. Le juge du procès a décidé que cet article ne s'appliquait pas, et que la garantie obtenue du cultivateur par la banque en vertu de l'article 88 sur un seul cheval était illégale.

Des cultivateurs et des éleveurs de l'Ouest ont de fois à autre représenté qu'il serait nécessaire de faire voter une loi leur permettant d'engager leurs biens de la même manière que fait le gros. Dans l'Alberta, où l'élevage se fait le plus en grand, il a été décidé que des éleveurs qui n'avaient pas même vendu un seul animal en détail était assujétis à la première disposition de cet article, et ils ont été considérés comme des marchands en gros de bétail vivant. C'est-à-dire que le propriétaire de mille têtes de bétail pourrait donner à une banque la garantie prévue par l'article 88 de la loi, par le motif qu'il fait le commerce en gros. Si, d'autre part, il s'était agi d'un cultivateur ayant sur sa terre une centaine de bestiaux, peut-être la banque refuserait de les accepter en garantie, par la raison que ce n'était pas un marchand en gros, et la question s'est présentée de savoir comment nous pourrions accorder à cet homme le droit de donner une garantie sur ce que le ministre des Finances a énoncé comme étant la création d'un gage secret, mais que je préfère désigner simplement sous l'appellation de ce gage ordinaire des banques consacré par un statut. Selon moi, le paragraphe 3 de l'article 88 devrait être modifié, et j'allais suggérer de le faire à cause de l'observation qu'a présentée mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Il faudrait que la banque pût faire des avances, non seulement à un éleveur, mais à un cultivateur, sur la garantie de son bétail, puisque, dans la pratique journalière, la même difficulté se présentera de savoir au juste, comme l'a si bien dit l'honorable député de Guys-

borough, ce qu'il faut entendre par éleveur.

Je ne connais pas de definition du mot "rancher" qu'on puisse considérer comme applicable aux besoins du statut. Si je ne me trompe, le député de Red-Deer est un éleveur (rancher).

M. CLARK: Non.

M. BENNETT: Eh bien! voilà l'honorable député cultivateur maintenant; à son arrivée au pays, il était éleveur (rancher). Il a des voisins, il est vrai, qui sont éleveurs et qui ne se donnent pas le titre de cultivateurs, bien qu'ils n'aient pas autant de bestiaux que l'honorable député en possède. D'autre part, voici un individu qui possède vingt-cinq ou trente bestiaux et qui se donne le titre d'éleveur, alors que celui qui prétend être cultivateur peut avoir cent têtes de bestiaux. Si nous autorisons la banque à faire des prêts sous l'autorité de l'article 88 de la loi des banques à d'autres qu'aux marchands en gros, ce privilège, à mon avis, devrait être conféré non seulement au cultivateur pour son grain, mais à celui qui se livre à la culture mixte pour ses bestiaux ainsi qu'aux éleveurs (ranchers). C'est précisément à cause de la difficulté suggérée par le député de Guysborough que j'allais demander au comité d'insérer dans l'article les mots "ou cultivateur", de façon à ce que le texte porte:

La banque peut faire des prêts au rancher ou au cultivateur sur la garantie de ses bestiaux.

Sir WILFRID LAURIER: La question posée par l'honorable député est celle-ci: que faut-il entendre par "rancher"?

M. BENNETT: Je dois dire qu'en pratique le "rancher" est celui qui fait l'élevage d'animaux et cultive ses propres terres, afin de fournir le grain et le fourrage à ses bestiaux, et non pas dans le but de vendre son grain, à titre de produit de son exploitation agricole. N'est-ce pas là une bonne définition?

Sir WILFRID LAURIER: Elle est un peu longue.

M. BENNETT: Il est impossible de l'abréger. On ne saurait dire que le rancher soit un marchand de bestiaux; cela ne suffirait pas. Il est plus qu'un éleveur de bestiaux; il fait l'élevage d'animaux sur son domaine et en cultive une certaine étendue uniquement dans le but de fournir de la nourriture à ses bestiaux. Le cultivateur qui se livre à la culture mixte, d'autre part, cultive ses champs dans le but de leur faire produire des céréales ou autres récoltes pour vente et incidemment il élève des bestiaux. Si je ne me trompe, dans quelques causes jugées par les tribunaux des Etats-Unis, on définit le mot "rancher" comme s'appliquant à l'homme dont la principale occupation est l'élève des bestiaux.

M. MORRISON: Pourquoi ne pas biffer le mot "éleveur" et dire que la banque peut faire des prêts aux personnes qui se livrent à l'élevage des animaux?

M. BENNETT: Le comité a discuté la question; la première partie de l'article décrète déjà que la banque est autorisée à faire des prêts au marchand de bestiaux. Je connais peut-être plus familièrement le côté pratique que le côté théorique de la question. Quelques banques de l'Ouest canadien, que je connais intimement, ont eu l'habitude d'accepter des éleveurs la garantie autorisée par l'article 88 de la loi des banques, lorsque ces éleveurs ne vendaient pas seulement une ou deux têtes de bestiaux à la fois, mais faisaient plutôt le commerce de gros.

M. CARVELL: Quel était le point en litige et quelle a été la décision rendue dans l'affaire en question?

M. BENNETT: Le litige roulait autour de la question d'intérêt, applicable à un autre article et sur la question de savoir si, dans l'exercice de ses droits garantis par l'hypothèque mobilière, la banque pourrait exiger plus ou moins que la somme autorisée législativement pour services rendus relativement à la vente des bestiaux soit appuyée sur l'hypothèque mobilière. Si l'on tient à accorder le droit de vendre les bestiaux sous l'autorité de l'article 3 de la loi des banques, il faudrait au moins décréter que le cultivateur qui possède vingt ou cinquante têtes de bestiaux devrait jouir des mêmes droits que celui que nous appelons éleveur ou "rancher" et qui n'a peut-être pas plus de bestiaux que n'en possède ce dernier. S'il en est ainsi, le comité pourrait étudier la meilleure formule à employer. Si je ne me trompe, cette question est venue sur le tapis devant le comité qui en a fait une discussion approfondie, et l'on a mis à l'étude la proposition du député de Macdonald portant radiation de tous ces mots, de façon à ne laisser figurer dans le texte que ces mots " une banque peut faire un prêt sur la garantie des bestiaux." Cela est sûr maintenant mais ne s'applique qu'au commerçant en gros. La raison d'être de cette sécurité, c'est que l'Ouest possède une loi d'étampage des animaux, et d'après le code pénal, la marque apposée sur les flancs de l'animal est preuve suffisante de propriété; or, quand la banque accepte ces bestiaux comme garantie prévue par l'article 88, avec la marque déposée et inscrite de ce propriétaire, ces animaux sont la propriété de la banque, et si quelqu'un autre que le propriétaire inscrit s'avisait de faire acte de propriété sur ces animaux, il y aurait recours contre lui. Ainsi, la banque qui fait un prêt à

un éleveur sur la garantie de ses bestiaux le fait en toute sécurité. Le dépôt ou l'inscription de la garantie ne servirait de rien, et en réalité, à mon avis, cela enlèverait toute valeur pratique à la disposition de la loi.

Sir WILFRID LAURIER: Je voudrais que l'honorable député eût donné la définition du mot éleveur (rancher). Si j'ouvre le "Century", je vois dans ce dictionnaire une définition qu'il applique aux Etats-Unis; mais d'après cette définition, il me semble que le mot "rancher" serait inclu dans le mot "cultivateur." A mon sens, le mot "cultivateur" s'appliquerait à toute espèce de culture du sol ou de production agricole.

M. BENNETT: Au Nouveau-Mexique, il n'est jamais question de "cultivateur", et en certains endroits de la Colombie-Britannique et du Montana, diverses cultures, comme celle des fruits, figurent sous le vocable de "ranch". Autrefois, dans les plaines de l'Alberta, le mot "ranch" était en vogue, mais, aujourd'hui, il a fait place au mot "farm".

Le mot "farm" n'est pas assez compréhensif pour s'appliquer au "ranch". Le mot "ranch" est fort en vogue au Canada.

M. SINCLAIR: Je désire suggérer que dans la définition du mot "cultivateur" nous disions que par ce "cultivateur" il faut aussi entendre éleveur (rancher).

M. BENNETT: Cela suffirait.

M. SINCLAIR: Et permettre au cultivateur d'emprunter sur son grain et sur ses bestiaux.

M. BENNETT: Cela va sans dire, nous ne cherchons pas à donner la définition de "cultivateur"; nous nous bornons à dire que ce mot comprend certaines choses. J'ai dit qu'a mon avis, l'inscription ne servirait de rien. Ni le cultivateur, ni le banquier ne désire prendre l'inscription de ses hypothèques mobilières ou de ce genre de garanties.

M. PUGSLEY: Et que devient le commerçant qui vend au cultivateur, tout en ignorant l'existence de pareil privilège ou gage dont se trouve grevé le bien du cultvateur?

M. BENNETT: Cela revient au privilège ordinaire du banquier. Le commerçant n'en sait rien, c'est l'évolution législative d'un principe de droit commun. Voici un cultivateur qui a ses titres de propriété. Il se rend chez le banquier; il n'a ni grain ni bétail sur son domaine agricole et il dit au banquier: " Je désire escompter un billet de $1,000; je ne saurais vous donner de garantie prévue par l'article 88 de la loi des banques; seulement je vous remets en main propre mes certificats du titre de propriété ". C'est ainsi que se constitue le privilége ou gage du banquier sur cet immeuble.

M. PUGSLEY: Je croirais plutôt que c'est une tentative de prêter de l'argent sur garantie d'immeuble.

M. BENNETT: En pareille circonstance, il y aurait négociation à ce moment, mais la banque accepterait plus tard ou même à ce moment l'immeuble à titre de garantie subsidiaire.

M. PARDEE: L'emprunteur ne pourrait obtenir pareil emprunt de la banque.

M. BENNETT: Les banques ne prennent pas ces garanties au moment même des négociations; mais elles les prennent à l'issue des négociations, à titre de garanties subsidiaires pour les avances qu'elles ont faites.

M. PUGSLEY: Il m'a semblé que l'honorable député affirmait que les garanties se prenaient simultanément.

M. CARVELL: Cela pourrait avoir lieu là où le titre Torrens existe; mais dans notre province, au lieu de recourir au certificat de titre d'immeuble, on s'adresserait au bureau d'enregistrement.

M. BENNETT: Seulement, dans les Provinces maritimes, celui qui se permettrait de faire une vente en pareilles circonstances tomberait sous le coup du code pénal.

Sir WILFRID LAURIER: Il faut toujours que quelqu'un soit puni.

M. BENNETT: Oui. Lorsqu'il s'agit d'un prêt sur garantie de bestiaux, l'emprunteur agit en vertu de la Forme C lorsqu'il fait l'emprunt. Il faut qu'il soit donné un gage au moment de l'emprunt.

M. SHARPE (Ontario-nord): Dans la province d'Ontario, pour propriété mobilière, grain battu, bêtes à cornes et chevaux, il n'y a pas de certificats de titre.

M. BENNETT: Il n'y en a pas dans notre province, sauf pour les marques.

M. WHITE: Je n'ai peut-être pas bien élucidé ma pensée. La question a déjà été discutée devant cette Chambre. Si je ne me trompe, elle a été débattue ici même en 1891 et en 1901 et on a jugé qu'il ne fallait pas autoriser législativement le cultivateur qui fait de la culture mixte ou donner à la banque un privilège sur la garantie de ses bestiaux.

Le comité déclara qu'en ce qui concerne le cultivateur de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ontario, il ne conviendrait pas de lui accorder l'autorisation législative de donner aux banques ce qui constitue en réalité une hypothèque mobilière sur ses bestiaux: L'objectif visé par le législateur, dans l'alinéa 3 de l'article 88, ainsi que je l'ai déjà dit, ce sont les besoins de l'éleveur de

bestiaux en gros. Les mots "éleveur de bestiaux en gros" ne constituent pas une définition bien exacte de la catégorie de personnes qui se livrent à l'élevage des bestiaux et à qui les banques, par le passé, ont consenti des prêts en recevant le privilège du banquier et par conséquent, le mot "éleveur" (rancher), dans la pensée du législateur, représentait une classe de personnes se livrant à l'élevage des bestiaux sur une vaste échelle, et à qui les banquiers, par le passé, avaient fait des prêts garantis par un privilège sur leurs bestiaux. Il y a deux choses à considérer ici: d'abord, convient-il d'autoriser les banquiers à exiger des cultivateurs canadiens un gage ou privilège reposant sur la garantie de leurs bestiaux? Plus d'une fois, cette Chambre a déclaré qu'il ne convenait pas d'accorder pareille autorisation législative, en vue du principe que je viens d'énoncer: à savoir, que la banque doit tenir compte de la bonne renommée et de la solvabilité de la société, ou de la maison de commerce ou de l'individu auquel elle fait un prêt, au lieu de se reposer sur la garantie d'une hypothèque mobilière. Si le comité est d'avis qu'il faille s'écarter de ce principe et accorder à la banque le privilège d'exiger des cultivateurs faisant la culture mixte un gage reposant sur la garantie de leurs bestiaux, alors la question d'enregistrement devient affaire de haute importance.

Sir WILFRID LAURIER: Il semble admis aujourd'hui que les banques doivent avoir un privilège sur les biens du cultivateur.

M. WHITE: Quant au grain battu, c'est bien là l'avis auquel le comité s'est rangé; relativement aux bestiaux, il a adopté l'opinion que je viens d'exprimer. Le chef de l'opposition a probablement une définition du mot "éleveur" (rancher) qui ne cadre point avec celle du comité. Dans la pensée du comité, l'éleveur ou rancher est celui qui se livre à l'élève des bestiaux sur une vaste échelle, et ne fait pas de culture mixte. Il y a deux choses à considérer ici: d'abord, il faut se demander s'il convient d'accorder législativement aux cultivateurs canadiens faisant la culture mixte l'autorisation de donner à la banque un privilège sur leurs bestiaux. S'il ne convient pas de donner pareille autorisation, il ne faudrait pas, à mon avis, insérer le mot 'cultivateur', dans le paragraphe 3. Il serait peut-être nécessaire de définir le mot "éleveur ou rancher", de façon à ce qu'il embrasse la catégorie de personnes que j'ai mentionnées, et comme c'est une question de haute importance, il faudrait, à mon avis, obtenir une déclaration sur la question d'enregistrement de la garantie, et lorsque la question reviendra sur le tapis, je verrai s'il est possible de donner quelque définition du mot "éleveur ou rancher", ou en d'autres termes de définir la catégorie de personnes visées ici.

Sir WILFRID LAURIER: Si je saisis bien la pensée du ministre, il affirme qu'il consent à ce que le cultivateur donne une garantie sur son grain battu.

M. WHITE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Mais le ministre ne veut pas autoriser le cultivateur à donner pareille garantie sur ses bestiaux?

M. WHITE: C'est bien là mon avis.

Sir WILFRID LAURIER: Puis-je demander pourquoi?

M. WHITE: Voici pourquoi: nous avons accordé au cultivateur l'autorisation de donner à la banque un privilège reposant sur la garantie de son grain battu, et cela eu égard aux circonstances toutes spéciales qui règnent dans l'Ouest relativement aux transports et à l'emmagasinage des grains. Ces considérations qui rendent la chose désirable, ne s'appliquent pas aux bestiaux, et il faut tenir compte de la situation régnant dans les autres provinces, ainsi que des droits des créanciers et d'autres questions que j'ai mentionnées. Quant à l'inopportunité d'accorder aux banques l'autorisation de devenir réellement créancières hypothécaires pour les bestiaux des cultivateurs, je sais parfaitement que l'argument a été l'objet d'un débat approfondi ici, lors de la refonte de la loi en question, et par le passé, l'opinion de cette Chambre s'est toujours fortement prononcée contre cette réforme, et cela pour les raisons que j'ai fait valoir.

M. PARDEE: Je souscris dans une large mesure aux observations formulées par le député de Carleton, N.-B., (M. Carvell) touchant les difficultés naissant de la définition des mots "éleveur ou rancher" et "cultivateur" qui entourent cet article. Adopter la loi dans sa rédaction actuelle serait créer des embarras aux banques et aux emprunteurs. C'est là une question qui fera naître une foule de litiges. Tout le débat semble rouler sur la question de savoir s'il faut, oui ou non, décréter l'enregistrement. La théorie exposée par le ministre des Finances, c'est que si on décrète l'enregistrement, les banques ne feront pas de prêts aussi volontiers et que cela occasionnera une foule de frais aux cultivateurs. Je ne saurais souscrire ni à l'une ni à l'autre proposition. Je ne m'explique pas que la banque puisse refuser de faire des prêts reposant sur quelque chose qui constitue pour elle une véritable garantie. L'enregistrement prêtera une nouvelle valeur à la garantie, et quant aux frais, ce serait une bagatelle. Ce que je tenais surtout à signaler, c'est que vous prétendez que les banques doivent avoir un privilège secret, cependant que l'article en dis-

cussion ne le leur donne nullement, vu qu'il n'est pas fixé de délai pour l'enregistrement. Si on accorde aux banques le droit de faire des prêts reposant sur ce genre de garanties, alors, à coup sûr, il faudrait ici comme dans les actes d'hypothèque mobilière fixer un délai pour l'enregistrement de la garantie sur laquelle repose le prêt.

M. MACLEAN (Halifax): La garantie n'est valide que lorsqu'elle est enregistrée.

M. PUGSLEY: On pourrait la dissimuler comme vente secrète.

M. PARDEE: Si l'on tient à adopter pareille disposition, il faudrait certainement fixer un délai pour l'enregistrement ou le dépôt de la garantie. Voilà, à mon sens, le nœud de la difficulté. L'article n'atteint nullement l'objetif visé.

M. CLARK (Bruce-nord): On ne m'a pas encore convaincu et je doute qu'on ait réussi à convaincre le comité des banques et du commerce de la légitimité de cette disposition législative. Je doute fort qu'il convienne d'accorder aux banquiers le pouvoir de faire aux cultivateurs et aux éleveurs ou "ranchers" des prêts reposant sur la garantie de leurs chevaux ou de leurs bêtes à cornes; mais si l'on tient à adopter cette disposition, je me demande pourquoi on ne décrèterait pas l'enregistrement du privilège et cela pour la raison alléguée par le député de Saint-Jean (M. Pugsley) à savoir que les commerçants et autres personnes qui ont fait crédit au cultivateur par le passé doivent être protégés tout aussi bien que les banques. On nous dit que les banques font des prêts à leurs clients sur leur crédit personnel, et qu'un individu peut s'adresser à une banque et en obtenir l'argent dont il a besoin s'il est porteur ou bénéficiaire d'une lettre de crédit.

Il n'est nullement tenu de donner de gage secret. Le but visé par les auteurs de cette disposition législative serait donc de venir en aide à celui qui n'a pas de crédit personnel, qui est soit malhonnête ou qui se trouve en de tels embarras pécuniaires qu'il est exposé à devenir malhonnête. Elle ouvre une nouvelle orientation vers la fraude. Voilà pourquoi je repousse les deux articles en question. Les cultivateurs de l'Ouest, je le sais, ont demandé la chose; mais le comité avait sous les yeux au moins une requête, signée par l'association des cultivateurs, au voisinage de Saltcoats (Saskatchewan), demandant le rejet de ces dispositions législatives. Nous nous épargnerions peut-être une foule d'ennuis dans la discussion de ces questions d'ordre secondaire, en décidant tout d'abord s'il est possible d'appliquer pareille mesure.

M. CARVELL: J'abonde dans le sens des observations du député de Bruce-nord (M. Clark), bien que je m'explique difficilement pourquoi l'on n'autoriserait pas les banques à consentir aux cultivateurs des prêts garantis sur leur grain battu ou sur leurs bestiaux, s'ils y tiennent. D'ordinaire, la banque ne consent pas de prêts au commun des mortels. Il lui faut autre chose. Je le sais, lorsqu'il s'agit de grosses transactions, les gros brasseurs d'affaires peuvent probablement s'adresser à une banque et obtenir d'eux-mêmes un certain crédit, mais ce n'est nullement cette classe d'emprunteurs que vise la loi en discussion. Le petit emprunteur, qui a besoin de $200 à $300, voilà celui auquel s'appliquera la loi. Dans la partie du pays que je connais plus familièrement, quand on a besoin d'argent, il faut un endosseur. Personne ne peut s'adresser à une banque et en obtenir des fonds, à moins qu'on ne soit disposé à importuner ses voisins ou ses amis pour obtenir leur endossement.

M. CLARK (Bruce-nord) : Il est assez rare que les banques exigent l'endossement.

M. CARVELL : Obtenir de l'argent sans endosseur, y songez-vous? Essayez donc de le faire dans les provinces de l'Est. Au Nouveau-Brunswick, vous ne pourriez obtenir $25 sur votre billet, sans endosseur.

M. CLARK : Il s'agit de cultivateurs.

M. CARVELL : On exige en outre que votre femme signe le billet, surtout si on soupçonne qu'elle a un peu d'argent à la caisse d'épargne. Passe encore pour Ontario, mais il en va tout autrement dans les provinces maritimes. A mon avis, rien ne s'oppose à ce que les banques avancent de l'argent aux cultivateurs sur la garantie de leur grain ou de de leurs bestiaux. Si on autorise les banques à le faire, alors elles n'ont pas droit d'exiger de privilège ou d'hypothèque secrète. Elle consentent ce prêt, tout comme je le ferais moi-même ou comme le ferait tout prêteur. Quand je veux prendre hypothèque sur le cheval d'un individu, je suis tenu d'enregistrer cette hypothèque dans un certain délai. Tout irait bien entre l'emprunteur et moi-même, mais entre l'emprunteur ou un tiers innocent, porteur d'une créance recouvrable par voie sommaire, le privilège ou l'hypothèque n'a aucune valeur, si elle n'est pas enregistrée, à mon sens, rien ne nous autorise à créer à la banque une situation autre que celle de tout autre prêteur. Quand une banque fait un prêt et prend cette garantie, elle doit être tenue d'enregistrer cette preuve de titre tout comme un autre prêteur. Au surplus, de façon ou d'autre, la chose n'importe guère. Je doute fort que la banque consente un prêt à un cultivateur sur la garantie de son grain battu ou de ses bestiaux.

A mon avis, rien ne s'oppose à l'enregistrement de la preuve du titre. Je consentirais volontiers à voir éliminer ces ar-

ticles du bill. Les cultivateurs de l'Ouest n'en sauraient bénéficier; seulement, c'est faire naître dans l'esprit de ces populations l'espoir trompeur qu'elles en bénéficieront; espoir qui ne se réalisera pas, puisque les banques reviendront à la garantie personnelle et, si elles sont en lieu de suspecter cette garantie, elles demanderont un endosseur. On pourrait fort bien mettre tout cela au rancart; je n'en ai cure.

M. STEVENS: Voudriez-vous donc créer au cultivateur une situation autre que celle faite au marchand de gros? Si je ne me trompe, il n'est pas nécessaire d'enregistrer la garantie du marchand de gros.

M. CARVELL: La disposition en question de l'article 88, à mon sens, ne s'applique pas au marchand de gros. Elle est plutôt applicable au marchand de bois et à pareilles catégories d'individus. Puis, comme l'a fait observer le député de Calgary (M. Bennett), si on applique cette disposition au marchand de bestiaux en gros, du coup surgit une difficulté dans l'interprétation des mots "cultivateur" et "éleveur" ou "rancher". C'est cette difficulté qui a provoqué le débat. J'abonde dans le sens du député de Calgary au sujet de la difficulté d'interpréter les mots "cultivateur" et "rancher".

La chose me semble impossible. Mon collègue a parfaitement mis la difficulté en lumière. Il prend comme exemple un citoyen de Red-Deer, le député de Red-Deer (M. Clark) qui figurerait dans la catégorie des cultivateurs. Un de ses voisins qui n'aurait pas autant de bestiaux que l'honorable député en possède, figurerait pourtant parmi les éleveurs ou ranchers. On comprend la difficulté. On commettrait une grave bévue, en laissant à l'article 88 sa rédaction actuelle; il provoquera de sérieux embarras si on ne biffe pas le mot "rancher ou éleveur". A mon avis, il faut accorder ce privilège au cultivateur comme à l'éleveur, et je verrais d'un œil assez indifférent qu'on l'enlevât à tous deux.

M. SINCLAIR: Je tiens à consigner au compte rendu ma proposition, afin que le ministre puisse en bénéficier, s'il refond le texte de cet article. En supposant que le comité tienne à conserver les paragraphes 2 et 3 de l'article 88, ma proposition est que nous amendions le paragraphe (g) de la loi d'interprétation en ajoutant les mots "ou ranche", de façon à ce que le texte porte:

Cultivateur comprend le propriétaire, l'occupant, le propriétaire foncier, le tenancier d'une ferme ou d'un ranche.

Cela obvierait plus tard à l'emploi du mot "éleveur, rancher". Puis j'amenderais l'article 88 par la radiation des paragraphes 2 et 3 et la substitution de ces mots:

2. La banque peut faire des prêts à un cultivateur:

(a) Sur la garantie de son grain battu récolté sur sa terre;

(b) Sur la garantie de ses bestiaux.

Cela éluciderait le texte et il n'existerait plus de confusion au sujet des mots " cultivateur " et " rancher, éleveur ". L'inconvénient, c'est que les préposés de l'enregistrement dans les diverses provinces sont des fonctionnaires provinciaux et le préposé de l'enregistrement pourrait fort bien refuser d'accepter le document, si son ami était intéressé contre la banque. S'il refusait, il ne serait passible d'aucune peine. Les provinces prescrivent les règlements touchant la classification et le dépôt des divers documents dont la loi provinciale exige l'enregistrement; seulement, ces règlements ne s'appliquent pas nécessairement aux documents déposés par la banque, et nous ne pourrions pas sans doute décréter que ces fonctionnaires seraient obligés de tenir un registre qui faciliterait les recherches à la banque et permettrait à l'intéressé de s'assurer si tel cultivateur a hypothéqué son grain ou ces bestiaux. Je serais bien aise de savoir comment on pourrait obvier à ces difficultés.

M. REID (ministre des Douanes): Si on donnait une hypothèque mobilière en Nouvelle-Ecosse, le préposé de l'enregistrement pourrait-il refuser d'inscrire l'hypothèque?

M. SINCLAIR: Nous sommes en train d'élaborer une loi fédérale et nous n'avons pas le pouvoir d'obliger le fonctionnaire provincial à recevoir ou à enregistrer ce document.

M. LANCASTER: Pour l'Ontario comme pour la Nouvelle-Ecosse, une loi provinciale ne pourrait pas primer la loi fédérale sur les banques, et la banque n'est nullement tenue d'enregistrer ce qui autrement serait une hypothèque mobilière; car la loi fédérale n'impose nullement cette obligation. Tout autre prêteur qu'une banque, qui ferait la même chose et prendrait une hypothèque mobilière, serait tenu de faire enregistrer le document dans un délai de cinq jours. Voilà ce qu'il y a d'anormal.

M. SHARPE (Ontario-nord): Le comité devrait biffer cet article, ou s'il le laisse subsister, il devrait tenir au dépôt et à l'enregistrement voulus. C'est un principe fort dangereux que de permettre à une banque ou à tout autre de prendre des gages ou des hypothèques secrètes au détriment d'autrui. Aux Etats-Unis, ce système de privilèges secrets n'existe pas dans leurs lois de banques.

M. AIKINS: L'honorable député se contenterait-il de la radiation du paragraphe 3, laissant le paragraphe 2 sans enregistrement? Le cultivateur pourrait ainsi bénéficier de l'avantage qu'on voulait lui accorder et obtenir de l'argent sur la garantie de son grain battu.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je ne voudrais pas imposer mon opinion au sujet de

la situation qui règne dans l'Ouest canadien. Il s'agit des conditions existant dans la province d'Ontario, dans le sens où elles influeraient sur mes propres électeurs. A mon avis, on pourrait parfaitement autoriser la banque à faire des prêts, non seulement au cultivateur sur la garantie du grain battu, sa terrre, mais encore à l'éleveur ou (rancher) sur la garantie de ses bestiaux. L'amendement que j'ai proposé en comité et qu'on a repoussé, s'appliquerait au cultivateur d'Ontario, dont les fonds sont surtout engagés dans l'élevage des bêtes à cornes, des chevaux et des porcs; il pourrait ainsi obtenir plus facilement un prêt de la banque, ce que lui permettrait de se rendre jusqu'à la période de la vente de ses animaux. M. Powell, jadis directeur d'une banque à Weyburn, a déclaré devant le comité qu'il ne prêterait sans privilège ou gage à aucun individu auquel il ne prêterait pas sans gage, ou sur la seule garantie de la moralité personnelle de l'emprunteur, de concert avec d'autres, il s'est absolument avoué hostile aux privilèges secrets; il affirme que, dans l'intérêt du public, il faudrait déposer et enregistrer le privilège pour l'édification du public. Dans la province d'Ontario, l'application de ce privilège tournera au détriment des propriétaires d'immeubles d'Ontario, parce que cette loi primerait la loi provinciale dite des propriétaires d'immeubles, et des tenanciers qui donne au propriétaire la priorité.

M. MACLEAN (Halifax): En avez-vous la certitude?

M. SHARPE (Ontario-nord): Devant le comité, j'ai soutenu que lorsque la loi accorde la juridiction au Dominion, cette loi primerait la loi provinciale et accorderait à la banque priorité sur le propriétaire, et M. Wallace Nesbitt, conseil des banquiers, est d'accord avec moi.

M. CARVELL: L'hypothèque que nous autorisons le cultivateur à donner à la banque ne serait-elle pas laissée à l'application des lois provinciales?

M LANCASTER: Non.

M. CARVELL: Nous n'avons pas le pouvoir d'intervenir dans les droits civils et de propriété.

M. LANCASTER: Oui, quand nous avons juridiction.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quand la garantie est donnée en conformité de la législation fédérale pour des affaires sur lesquelles nous avons une juridiction exclusive, il n'y a pas de doute suivant moi que la priorité existerait sur un gage de propriétaire. Je conseillerais, si nous laissons cela dans le bill, de laisser le gage à la banque soumis à toutes les priorités accordées actuellement en vertu de la législation des provinces. Le comité devrait se conformer au résultat des délibérations sérieuses et du jugement du comité de la banque et du commerce qui, après une étude minutieuse des témoignages entendus, a décidé que cet article devait être maintenu pour augmenter la facilité de prêts, mais en même temps je crois que le gage devrait être enregistré pour que le public ne souffre en rien de l'existence d'un tel gage.

M. BUCHANAN: Le cultivateur de l'Ouest a reçu dans la Chambre et au dehors de nombreux conseils pour l'engager à entreprendre la culture mixte. Depuis que le bill a été présenté à la Chambre, j'ai eu l'occasion de parler avec des banquiers de l'Ouest. Ils pensent que la disposition relative aux cultivateurs devrait comprendre non seulement le grain battu, mais le bétail sur pied. Dans l'interprétation de l'article sur le bétail, les porcs sont exclus. Dans ma région, les cultivateurs qui font de la culture mixte, se livrent presque tous à l'élevage des porcs et ont peu de bestiaux ou de moutons. Je crois qu'on devrait comprendre les porcs pour permettre à celui qui fait de la culture mixte d'emprunter de l'argent sur ses porcs. Dans ma région, un éleveur se distingue d'un agriculteur. Un éleveur est absolument occupé de la production des bestiaux, tout le foin ou le grain qu'il produit est destiné à son troupeau. J'ai l'avis de banquiers qu'une telle disposition serait bien vue et aiderait les agriculteurs à emprunter de l'argent sur leurs bestiaux.

M. ARTHURS: Je propose que le paragraphe 3 de l'article 88 soit modifié en biffant les mots dans la ligne 35 "à un éleveur" et dans la dernière ligne "ses bestiaux" et en substituant les mots "des animaux de la ferme". L'article se lirait ainsi:

La banque peut faire des prêts sur la garantie des animaux de la ferme.

En ce qui concerne l'enregistrement, je ne faisais pas partie du comité de la banque, mais je suis absolument favorable à l'idée qu'un gage de ce genre devrait être enregistré. Je considérerais qu'il est absolument injuste pour les créanciers d'un agriculteur ou d'un homme quelconque qui pourrait obtenir un prêt d'une banque en vertu de cette loi, de le faire en secret sans enregistrement et au détriment de ses créanciers qui auraient des droits antérieurs contre lui. L'article devrait demeurer en ajoutant ce paragraphe relatif à l'enregistrement et on devrait en insérer un autre pour que l'enregistrement se fasse en conformité des lois de la province où l'enregistrement a lieu et avec la même précaution. Quand j'emploie le mot précaution, je veux dire que si un homme donne une hypothèque sur son bétail avec l'intention de trom-

per ses créanciers, cette hypothèque est nulle et sans valeur pour la province d'Ontario et peut-être annulée. Je pense que les banques devraient être dans la même situation à propos d'une hypothèque sur bestiaux dans cette province ou dans d'autres quand un emprunt a été négocié.

M. GUTHRIE: A première vue, je n'étais pas tout à fait d'accord avec mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) sur la question des droits du propriétaire, mais après y avoir réfléchi, je crois qu'il a probablement raison. Si cet article reste en l'état, les droits d'un propriétaire seront sérieusement mis en danger par un locataire malhonnête.

Dans mon comté, et je suppose dans tout comté de l'Ontario, il y a des centaines de cultivateurs qui ont pris leur retraite pour aller demeurer dans les villes et les bourgs et qui comptent sur la rente des fermes dont ils sont restés propriétaires. S'il est possible à un locataire d'engager son grain et son bétail à une banque et ainsi priver le propriétaire du droit d'opérer une saisie pour percevoir son loyer, c'est une question très sérieuse. Un locataire malhonnête pourrait obtenir un emprunt sur son bétail et son grain, abandonner sa ferme et planter là son propriétaire. Il ne peut pas le faire maintenant, parce que son propriétaire peut le saisir aussitôt qu'il a une indication que son locataire désire quitter sa ferme.

M. WHITE: Mon honorable ami voit-il quelque objection à prêter aux agriculteurs dans tout le Canada sur un gage, qu'il soit ou non enregistré?

M. GUTHRIE: Je ne crois pas que l'enregistrement servirait à quelque chose dans ce cas, parce que si la banque enregistrait le gage ce serait au désavantage du propriétaire. Je préfèrerais que l'article soit biffé.

M. WHITE: Mon honorable ami a touché à un des nombreux motifs qui ont influencé la Chambre dans le passé pour l'engager à refuser de permettre de donner un gage sur le bétail possédé par les agriculteurs. Je désire en outre attirer l'attention du comité sur le fait que dans la province de Québec il n'y a absolument pas de prévision pour un enregistrement de ce genre. Les banques sont toutes en faveur d'obtenir la permission de prêter de l'argent sur des animaux de la ferme, comme l'a dit mon honorable ami de Lethbridge (M. Buchanan). Elles désirent obtenir toutes les garanties possibles. Si, dans la province de Québec on donne le droit au cultivateur d'emprunter sur son bétail, il n'existe aucune disposition pour l'enregistrement, parce qu'il n'est pas obligatoire d'enregistrer une hypothèque sur des bestiaux et qu'il n'y a pas possibilité de l'enregistrer. Il en résultera que les banques auront des gages sur le bétail des cultivateurs de Québec, peut-être au préjudice des propriétaires et autres créanciers. C'est une question très difficile. On avait résolu que ce ne serait pas une bonne mesure d'accorder le privilège à tous les agriculteurs du Canada, bien qu'un grand nombre d'arguments favorables pourraient être soutenus. La discussion a été très utile. Personnellement, je voudrais que l'article restât en suspens afin de voir s'il est possible de donner une définition du gros éleveur de bestiaux dans l'Ouest, pour résoudre la difficulté soulevée par mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver). Lui même et d'autres députés ont montré clairement que dans l'Ouest il est difficile de dire la différence entre un agriculteur et un éleveur. Il est très difficile de donner une définition qui établira une distinction bien nette. Si le comité veut laisser l'article en suspens, je serai heureux de l'étudier à nouveau et de m'efforcer d'arriver à quelque définition satisfaisante.

Sir WILFRID LAURIER: Je voulais demander à mon honorable ami ce que signifiait la disposition qui se trouve à la fin du paragraphe 9, disant:

Pourvu que ce paragraphe ne s'applique pas à la province de Québec.

Vous pouvez supprimer cette disposition non parce qu'il n'est pas obligatoire d'enregistrer les hypothèques sur bestiaux dans la province de Québec, mais parce que les hypothèques sur bestiaux n'existent pas dans cette province. Le gage, dans la province de Québec, pour être valable, doit être suivi de la livraison au prêteur hypothécaire. Par conséquent il n'y a aucun besoin de maintenir cette disposition. Si vous dites, comme ici, que le paragraphe 9 ne s'appliquera pas à la province de Québec, la conséquence sera que le cultivateur de Québec pourra donner un gage secret sans qu'il soit enregistré.

M. WHITE: Si le cultivateur a ce privilège; ce qu'il n'a pas d'après le bill tel qu'il est rédigé.

Sir WILFRID LAURIER: Vous dites dans le paragraphe 8 que le cultivateur peut engager son grain.

M. WHITE: Son grain battu et non son bétail.

Sir WILFRID LAURIER: Ce gage pour être valide partout doit être enregistré, sauf dans la province de Québec. Il en résulte que, dans la province de Québec, le cultivateur peut engager son grain sans enregistrement et les créanciers du cultivateur sont exposés à perdre, parce qu'ils trouveraient un gage secret sur la propriété de leur débiteur. C'est encore une autre difficulté qui n'a pas été étudiée et qui est vraiment très sérieuse.

M. WHITE (ministre des Finances): Mon très honorable ami se souviendra que lors

de la première présentation du bill à la Chambre il n'y avait aucune disposition exigeant l'enregistrement dans les provinces. Quand le comité eut décidé qu'il devrait y avoir enregistrement, comme il n'existait aucun moyen de faire l'enregistrement dans la province de Québec, cette clause fut insérée; autrement, les gages n'auraient pas pu être acceptés par les banques dans la province de Québec.

L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a soulevé une autre difficulté que j'ai déjà discutée au comité des banques et du commerce, à savoir si le pouvoir fédéral peut forcer un employé du gouvernement provincial à procéder à un enregistrement parce que les bureaux d'enregistrement pour les hypothèques sur bestiaux, dans les différentes provinces, dépendent du gouvernement provincial. Je crois que le pouvoir fédéral a cette juridiction, je crois qu'il peut ordonner qu'une certaine personne fasse un certain acte, en désignant la personne; je ne pense donc pas que cette objection ait de la valeur. Dans le cas d'une banque quelconque, il a été déclaré que le Dominion avait juridiction, parce que la loi des banques tombait sous les dispositions de l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. A propos de l'objection soulevée par mon honorable ami, relativement à l'enregistrement dans la province de Québec, il est parfaitement clair que les hypothèques sur bestiaux n'existant pas dans cette province et qu'on n'a pas prévu d'enregistrement, il ne sera pas possible de se conformer aux recommandations du comité quant à l'enregistrement dans cette province. Si le privilège d'emprunter sur leur bétail est accordé aux cultivateurs dans tout le Canada, je crois que les gages devraient être enregistrés, mais dès le début il se produit des difficultés pour accorder ce privilège. Suivant moi, la première question à régler, en tenant compte de tout ce qui a été dit—à savoir si le cultivateur se livre à de grandes ou à de petites opérations sans importance, s'il a un millier d'animaux ou un seul—c'est de savoir si c'est une bonne mesure de donner au cultivateur le droit d'engager son bétail à une banque comme garantie d'un emprunt.

Avant de prendre une décision, il faut tenir compte de ce qu'a dit l'honorable député de Welland (M. Guthrie)—et c'était un argument sérieux—que les propriétaires pourraient subir un préjudice et prendraient probablement pour eux-mêmes des hypothèques sur le bétail en vue de se protéger; que les créanciers seraient exposés et que, dans la province de Québec, l'hypothèque sur bestiaux est inconnue. Ce sont des considérations qui ont une grande influence sur la question de savoir si nous devons accorder au cultivateur le privilège d'emprunter sur ses bestiaux.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai pensé qu'il n'était pas désirable d'exiger l'enregistrement de la garantie prise par les banques en vertu de cet article, s'il s'agissait seulement de prêt d'argent sur le grain, pour répondre aux exigences de l'Ouest, et je suis encore de cet avis. Je ne crois pas que l'enregistrement soit nécessaire et qu'il sera utile. Il y a une différence bien nette entre des avances faites sur du grain et des avances faites sur des bestiaux. Je prends la parole surtout pour demander au ministre de prendre en considération, d'ici à lundi, si l'ancien article ne devrait pas rester dans la loi des banques au lieu d'un amendement qu'il y a inséré quand le bill a été présenté. Pour moi personnellement, je ne vois pas qu'il puisse être d'aucune utilité pour les citoyens du pays; au contraire, ils trouveront un grand nombre de difficultés. Je crois que le ministre devrait étudier la question avec soin et se décider à retirer complètement ces amendements.

M. COCKSHUTT: J'estime que cet article a été inséré en grande partie au bénéfice du producteur de grains dans l'Ouest. Comme l'a dit l'honorable député de Brandon (M. Aikins), il y a une période de resserrement monétaire—trente à soixante jours—entre l'époque de la récolte et le moment où elle peut être vendue et envoyée au marché. Je crois que le comité a unanimement désiré aider le cultivateur de l'Ouest de façon à ce qu'il ne suspende pas ses travaux avant que sa récolte ne soit entièrement terminée, pour vendre une certaine partie de son grain, afin de faire face à ses engagements. On a donc pensé que si le cultivateur avait le droit d'emprunter de l'argent pour une certaine période de temps, disons trente ou soixante jours, ce serait plus facile pour lui jusqu'à ce qu'il puisse mettre son grain sur le marché avec de plus grands avantages. Sans doute cela a soulevé des difficultés dont on a déjà parlé. Je suis bien de l'avis de ce qu'a dit l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) que nous donnons peut-être naissance a un aussi grand nombre de difficultés pour les cultivateurs des autres provinces que nous accordons d'avantages aux cultivateurs de l'Ouest. Je désire attirer l'attention du comité sur la fin du paragraphe 2.

La banque peut faire des prêts à un cultivateur sur la garantie de son grain battu, cultivé sur la ferme.

Quelle est l'idée d'inscrire les mots "cultivé sur la ferme". Si un cultivateur d'Ontario veut emprunter de l'argent, il est très probable qu'il l'empruntera sur du grain qui n'a pas été cultivé sur sa ferme. Supposons par exemple qu'il y ait eu beaucoup de blé endommagé dans l'Ouest et qu'un cultivateur d'Ontario qui a beaucoup

de bestiaux durant la saison désire acheter en octobre ou en novembre un wagon de grain endommagé pour nourrir ses animaux durant l'hiver. En vertu de cet article il serait, à ce que je comprends, dans l'impossibilité d'emprunter à la banque sur ce grain qu'il se serait cru obligé d'acheter pour nourrir son bétail durant l'hiver. S'il est propriétaire du grain et s'il l'a dans son grenier, c'est assurément tout ce qu'exige la banque. Pourquoi le cultivateur serait-il obligé de prouver que ce grain a été récolté sur sa ferme? Cela s'applique non seulement au blé, mais au maïs de l'Ouest. Un grand nombre de nos cultivateurs d'Ontario achètent beaucoup de maïs pour nourrir leurs porcs et leur bétail. S'il y a un moment où ils peuvent avoir besoin d'une avance, c'est quand ils font provision d'assez de nourriture pour nourrir leur bétail pendant tout l'hiver. Je ne crois pas que ces mots "récolté sur la ferme" puissent être d'aucune utilité. Je n'ai pas entendu le ministre en parler, mais il est clair que ces mots ne peuvent pas augmenter la garantie des banquiers et sont un désavantage pour le cultivateur s'il a été obligé d'acheter son grain à son voisin pour nourrir son bétail.

M. MACLEAN (Halifax): Il n'y aurait pas une garantie très sérieuse sur ce grain s'il devait être mangé par le bétail le jour suivant.

M. COCKSHUTT: Le cultivateur doit prouver que le grain existe, ou il ne peut pas obtenir d'avances. La moyenne des cultivateurs d'Ontario emploient le grain pour l'alimentation, qu'ils l'aient récolté sur la ferme ou qu'ils l'aient acheté. Si le grain qu'un cultivateur possède a été récolté sur sa ferme ou s'il a été acheté à son voisin ou à un producteur de l'Ouest, pourquoi lui serait-il interdit de donner comme garantie d'un emprunt du grain qu'il a acheté et du grain qu'il a récolté. Je crois que les difficultés qui ont été amenées par l'introduction de ces paragraphes détruisent tous les bénéfices qu'on aurait pu procurer aux agriculteurs de l'Ouest. Je ne pense pas qu'on en profitera beaucoup et, si on le fait, cela amènera des complications dans les autres provinces. Je ne crois pas que la loi y perdrait beaucoup si ces deux articles étaient supprimés, mais s'ils doivent rester, je ne pense pas qu'il soit nécessaire que le grain soit récolté seulement sur la ferme.

M. DONNELLY: L'article de la loi, tel qu'il existe maintenant, paraît être spécialement rédigé pour les conditions qui règnent dans l'Ouest, mais il est bon de se souvenir que son application est générale, sauf dans la province de Québec. Dans la province d'Ontario, nous savons qu'un homme qui s'occupe de l'élevage des bestiaux a peu ou pas de difficultés pour obtenir de la banque un prêt pour ses opérations. C'est une chose commune pour un éleveur d'avoir en pâture quarante ou cinquante têtes de bétail et d'expédier un wagon d'animaux. Dans ce cas, il rentre dans la catégorie des marchands en gros et, suivant moi, les amendements sont inutiles et amèneront des ennuis considérables.

M. OLIVER: Dans l'après-midi j'ai attiré l'attention sur la définition du mot bestiaux dans l'article 2 et j'ai demandé que l'on définisse le mot "éleveur", quelle que soit l'intention du Gouvernement. Depuis que nous avons commencé la discussion de l'article 88, je dirai que puisque nous sommes arrivés au principe de la question, je voudrais aller plus loin que je ne l'ai fait cet après-midi quand nous discutions seulement la définition. Dans l'après-midi, j'ai expliqué pourquoi il était désirable, à mon point de vue, qu'il y ait une définition de l'intention de la loi et de sa portée. Telle qu'elle existe, elle comporte à première vue une injustice et une restriction au désavantage des cultivateurs de la région de l'Ouest que je représente et qui, dans l'intérêt du ministre et de sa loi, devrait disparaître. Mais sur les mérites de la question, je suis d'accord avec l'honorable député de Brandon quad il a expliqué les conditions particulières de l'Ouest qui rendent désirable pour le cultivateur la possibilité de pouvoir tirer parti de son grain le plus tôt possible en raison des difficultés de transport et autres. Ceci étant bien entendu, les conditions sont tout autres quand il s'agit des bestiaux. La situation relative aux grains n'est pas la même pour les animaux de la ferme et quand le ministre croit devoir insérer des dispositions relatives au bétail, cela doit être pour des motifs différents de ceux qui se rapportent au grain. Je ne discuterai pas la nécessité ou la raison d'insérer cette disposition relative au bétail; elle est là sous la responsabilité du ministre et du Gouvernement et ce sera à leur crédit si elle est bonne et ce sera le contraire si elle est mauvaise.

M. SHARPE (Ontario-nord): L'honorable député est-il en faveur du principe de cette loi?

M. OLIVER: Je ne désire pas exprimer d'opinion quant au principe.

M. SHARPE: Je crois que nous avons droit à avoir son opinion.

M. OLIVER: J'ai donné mon avis à propos du grain. Suivant moi, le principe de la loi au sujet du grain est désirable; les conditions relatives au bétail sont absolument différentes. Ce ne sont pas du tout les mêmes et je n'exprime aucune opinion quant au bétail ni à la loi qui s'y rapporte. Si le Gouvernement considère

qu'il est désirable d'établir une disposition comme celle qui est contenue dans cet article, elle devrait être applicable à tous les bestiaux et il ne devrait pas y avoir de distinction entre l'éleveur et le cultivateur. Mes idées ont été très bien exprimées par l'honorable député de Parry-Sound, dans l'amendement qu'il a proposé, car j'ai compris que ce serait exprimer l'idée d'une façon satisfaisante si on veut la conserver. Je tiens à dire franchement que je m'objecte au principe émis par le ministre d'établir une distinction entre l'éleveur et le cultivateur. Il admet lui-même que cette distinction est difficile à indiquer avec des mots. Je dois dire que c'est encore plus difficile avec des faits. Il n'y a aucun motif pour établir une distinction et il y en a beaucoup pour ne pas la faire. S'il existe quelque avantage dans la permission accordée aux banques d'avancer de l'argent sur le bétail, à tous les points de vue, celui qui fait de la culture mixte dans l'Ouest a droit à cet avantage. C'est lui qui peut donner aux banques les meilleures garanties et le genre d'agriculture auquel il se livre a droit aux plus grands encouragements de la part du Parlement. Il n'y a aucun intérêt qui puisse souffrir, d'après moi, à lui accorder cet avantage si on doit l'accorder à quelqu'un à propos de bétail.

Quant à l'enregistrement, il est bien possible que pour les avances sur le grain, les conditions soient comme les a décrites l'honorable député de Brandon et qu'il ne serait pas de l'intérêt public de les faire enregistrer. D'autre part, s'il doit y avoir une garantie donnée sur le bétail, elle doit absolument être enregistrée. J'estime que ce serait une bonne idée de donner le gage sur le grain sans enregistrement et avec enregistrement sur le bétail, comme l'a dit l'honorable député de Parry-Sound.

M WHITE: Si, toutefois, on le permet.

M OLIVER: Je ne donne pas d'opinion sur ce point. Je crois qu'il y a de bonnes raisons pour l'accorder, mais je ne les connais pas très bien. Les mêmes raisons n'existent pas pour le bétail.

M. WHITE: Nous étudierons cela à la prochaine séance du comité. Je crains que nous ne puissions pas faire beaucoup plus de progrès ce soir, par suite de l'absence d'un grand nombre de députés qui ont pris un vif intérêt à ces questions au comité des banques et du commerce. Je propose donc que le comité lève sa séance, rende compte du progrès des délibérations et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

(Les articles suivants restent en suspens: 2, 43, 54, 55, 56, 56a, 76, 77, 88, 91, 93, 94, 99, 112, 117, 146.)

Rapport est fait de l'état de la question.

La Chambre lève sa séance à dix heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 19 mai 1913.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 207) présenté par M. Schaffner, relatif à un brevet d'invention de la compagnie commerciale d'acétylène de New-York.

3e LECTURE

Du bill (n° 183) déposé par M. Fripp, concernant la cité d'Ottawa.

2e LECTURE

Du bill (n° 208) déposé par M. Barker, relatif à un brevet d'invention de Maurice Delvigne.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

TRAVAUX DANS LE COMTE DE MASKINONGE.

*M. KYTE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance de cet entrefilet paru dans la "Patrie" du 15 avril 1913, dans le texte d'une lettre signée "Un électeur de Maskinongé"?

"Le Gouvernement doit dépenser la jolie somme de $150,000 en différents travaux publics dans le comté de Maskinongé, ce qui représente ici la somme de $900 par tête sur la population de 16,000 que nous avons."

2. Le Gouvernement voudra-t-il donner une liste complète des divers travaux qui doivent être exécutés dans le comté de Maskinongé?

M. ROGERS:

1. Non.

2. Louiseville, édifice public, $18,000; rivière du Loup, écluse et digue, $10,000.

APPRECIATEUR DES DOUANES A MOOSEJAW.

M. KNOWLES demande:

1. Qui a été nommé appréciateur des douanes à Moosejaw?

2. Quand a-t il été employé en premier lieu par le ministère, et quelles étaient ses aptitudes pour remplir cette fonction?

3. Quels sont ses appointements?

4. Quels sont les noms des fonctionnaires à Moosejaw, la date de la nomination et le chiffre des appointements de chacun d'eux?

M. REID:

1. On a retenu les services de William H. Scott, en qualité d'appréciateur temporaire des douanes à Moosejaw.

2. Le ministère des Douanes a retenu ses services à partir du 19 avril 1913; cet homme a été choisi en qualité d'appréciateur à cause de la bonne expérience qu'il possédait, au point de vue du commerce.

3. Il reçoit des appointements annuels qui représentent $1,800.

4. Les fonctionnaires des Douanes, à Moosejaw, se répartissent ainsi.

Nom	Date de l'entrée en fonction	Appointements.
John McAllister,	31 janvier 1913..	$1,900
W. H. Scott,	19 avril 1913..	1,800
H. I. Gabb,	12 septembre 1906.. ..	1,300
John B. Hanway,	31 mai 1911.. ..	1,200
Reginald Cole,	28 mars 1912..	1,100
J. A. McDonald,	25 mars 1912.. ..	1,100
G. W. Pedlar,	10 avril 1912..	1,100
George A. Stevens,	5 novembre 1912	1,100
H. D. Titus,	20 septembre 1912.. ..	1,100
S. B. Kemp,	7 mai 1913..	1,000
E. R. Lyle,	5 novembre 1912..	1,000
B. W. McIntyre,	18 mars 1913.. ..	1,000
A. B. Stroud,	7 mai 1913..	900
R. A. Williamson,	1er avril 1913..	900
James Cleghorn,	7 mai 1913..	600

BUREAU DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. FOWLER demande:

1. Quelles promotions a-t-on l'intention d'accorder dans le bureau de l'auditeur général au cours de la présente année?

2. Quels sont les noms et la durée des services de chacun des fonctionnaires de ce bureau à qui l'on se propose d'accorder de l'avancement?

3. A l'instance de qui cet avancement sera-t-il accordé?

4. Quelle inspection fait-on de l'ouvrage accompli par le département de l'auditeur **général et par qui cette inspection est-elle** faite?

5. Quelle a été la méthode suivie par le prédécesseur du présent auditeur en ce qui concerne l'inspection de son département?

6. Qui est le secrétaire de la commission d'embellissement d'Ottawa?

7. A-t-il un emploi dans l'un ou l'autre des départements de l'administration publique? Dans l'affirmative, dans quel département est-il employé et quels sont ses appointements?

M. WHITE:

1 et 2. Le ministère étudie, en ce moment, la question de ces promotions, mais il n'en est pas encore arrivé à une décision finale.

3. Ces promotions seront faites par l'auditeur général, suivant les dispositions de l'article 2, du chapitre 6, du statut 7-8, Edouard VII.

4. Ce travail se fait par le personnel de l'auditeur général.

5. Celle qu'on observe présentement.

6. M. Wm Kearns est le secrétaire de la commission d'embellissement d'Ottawa; il ne reçoit aucune rémunération pour ce travail, tel que prévu par l'article 6 du chapitre 10 de 62-63 Victoria.

7. Il est employé au bureau de l'auditeur général et reçoit $2,900 par année.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. REID.

Copie de tous télégrammes et correspondance dans le département des Postes concernant le service du courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, de toutes soumissions reçues et au marché passé.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toute la correspondance, des accusations, des requêtes et des rapports au sujet de la destitution du garde-pêche Migneault, à Sept-Iles,—et de la nomination de son remplaçant, Elzéar Lévesque.—M. Béland.

Etat comparatif et détaillé du coût et des recettes de production, d'entretien, d'exploitation et d'administration des usines de réduction du chien de mer, à Clark's-Harbour, N.-E., entre 1910, 1911 et 1912.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, correspondance, lettres, contrats, soumissions, comptes **et arrêtés du conseil entre le ministère des Travaux publics et toute autre personne** concernant: a) l'acquisition d'un emplacement pour le quai public en voie de construction ou récemment construit à Bear-River (N.-E.); b) la construction dudit quai, et concernant tout ce qui s'y rattache.—M. Maclean (Halifax).

Relevé faisant connaître la taxe "per capita" **pour l'exercice expiré le 31 mars 1913, et pour chacun des douze exercices précédents.—** M. Hughes (King).

Copie de toutes pétitions et correspondance concernant la révocation de M. Pesha, maître de poste à **Kent-Bridge, Ont.—Sir Wilfrid Laurier.**

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX BANQUES D'EPARGNE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

Sur proposition de l'honorable M. W. T. White (ministre des Finances), la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de reviser les lois concernant certaines caisses d'épargne dans la province de Québec faisant actuellement affaires sous le régime du chapitre 32 des Statuts revisés; de prolonger au 1er juillet 1923 les chartes desdites caisses; et d'autoriser le paiement, sur les fonds du revenu consolidé, d'une rémunération aux vérificateurs pour les examens spéciaux des affaires ou transactions desdites caisses que le ministre des Finances pourra ordonner de faire.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Ce projet de résolution s'applique à la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal et à la caisse d'économie de Notre-Dame de Québec, qui sont les banques d'épargnes de la cité de Montréal et de la cité de Québec respectivement. Ces banques ont été constituées civilement, non pas d'après les dispositions du statut général relatif aux banques, mais d'après des chartes séparées dont la durée expire le jour même qui marque l'expiration des chartes des autres banques du Canada, c'est-à-dire, le 30 juin prochain. Il devient nécessaire de renouveler ces chartes, tout comme nous le faisons dans le cas des autres banques autorisées du Ca-

nada. Le projet déclare obligatoire, conformément aux dispositions du statut relatif aux banques, l'examen des livres de ces banques d'épargnes par des vérificateurs que les actionnaires choisissent, lors de leur assemblée annuelle. Il est une autre disposition semblable à celle que nous avons inscrite au nouveau statut et qui revient à décréter que le ministre des Finances peut s'enquérir des affaires de ces banques et qu'à cette fin, il lui est loisible de retenir les services des vérificateurs nommés par les actionnaires, ou ceux d'aucun autre vérificateur ou d'aucun autre citoyen sur lequel peut tomber son choix motivé. Il est donc nécessaire que le bill que je me propose de déposer soit précédé de la présente résolution, puisqu'il se peut que cette enquête, s'il y a jamais lieu de la faire, occasionne des dépenses. S'il est d'autres renseignements que je puisse donner au comité, à cette heure, je me ferai un plaisir de les lui fournir. Il va sans dire que le dépôt du projet de loi viendra immédiatement après l'adoption de la résolution.

Sir WILFRID LAURIER: Ces deux banques—qui portent le nom de caisse d'épagnes—sont bien connues dans la province de Québec, et je crois savoir qu'elles accomplissent une œuvre utile. Elles ont, pour je ne sais quelles raisons, obtenu des chartes spéciales, et je me demande en quoi leurs pouvoirs particuliers diffèrent de ceux des autres banques. Je sais qu'elles n'ont pas de billets en circulation. Elles n'escomptent pas, m'a-t-on dit, d'effets pour le compte des autres banques. Le ministre ferait bien de dire à la Chambre comment il se fait qu'elles ne relèvent pas de la loi générale des banques.

M. WHITE: Leurs pouvoirs ne sont pas aussi étendus que ceux des autres banques. Ce sont, dans un sens très rigoureusement restreint, des caisses d'épargne. L'argent qu'elles reçoivent en dépôt, elles le prêtent invariablement sur garantie subsidiaire, et c'est là ce qui les distingue des autres banques autorisées. Elles ne font affaires qu'en certains districts particuliers, ceux de Montréal et de Québec, par exemple, et n'établissent pas de succursales dans les différentes parties du pays, comme font les autres banques. Autrement dit, la nature de leurs opérations ne leur permet pas de faire de prêts aux commerçants; elles font des prêts sur garanties subsidiaires. Ce sont des établissements fort utiles.

M. LEMIEUX: Ce sont aussi des institutions de bienfaisance. Je crois savoir que la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal répartit chaque année une partie de ses bénéfices entre les différents hôpitaux.

(La résolution est rapportée, lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. WHITE demande à déposer le bill n° 212, concernant certaines banques d'épargne de la province de Québec.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES PRIMES A LA FABRICATION DU PLOMB.

Sur proposition de l'honorable W. T. White (ministre des Finances), la Chambre passe à la discussion en comité général d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de prescrire que les dispositions du chapitre 43 des Statuts de 1908, intitulé: "Loi concernant le paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne", sera prolongé, subordonnément aux modifications énoncées dans les présentes, jusqu'au 30me jour de juin 1918, et que la disposition de ladite loi limitant le paiement de cette prime à cinq cent mille piastres pendant tout exercice, soit réduite à deux cent cinquante mille piastres en aucune année fiscale.

Toutefois, la somme totale à être payée par voie de primes, sous le régime de ladite loi de 1908 et de la loi précédente, chapitre 31 des Statuts de 1903, et de toute loi qui sera basée sur la présente résolution, n'excédera pas la somme de deux millions quatre cent cinquante mille piastres.

M. CARVELL: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quel a été, jusqu'à présent, le résultat de ces primes? Dans quelle mesure ont-elles stimulé la production du plomb en Canada, et qu'arriverait-il vraisemblablement si on les abolissait?

M. WHITE: C'est un sujet que j'ai traité de façon assez complète en faisant mon exposé budgétaire, et les chiffres que j'ai donnés à cette occasion-là sont assez éloquents. On trouvera ces renseignements à la page 9896 (v.a.) de l'édition non revisée des Débats.

Sir WILFRID LAURIER: La loi en question fut votée à titre d'essai, dans le but de favoriser l'exploitation des mines de plomb de la Colombie-Anglaise, en donnant au mineur la certitude qu'il pourrait toujours vendre son plomb à un prix minimum déterminé. La loi n'avait pas d'autre objet, pas d'autre raison d'être. Il serait intéressant de savoir si elle a abouti au résultat désiré. Cette loi, qui me paraissait sage, fut établie sous le Gouvernement précédent, mais simplement à titre d'essai; et on ne devra la maintenir en vigueur que si elle a donné les résultats qu'on en attendait.

M. GREEN: Je dois dire au comité que le résultat est des plus satisfaisants. Dans les six mois qui précédèrent l'établissement des primes, le Canada n'avait produit que 6,000 tonnes de plomb. Depuis, la produc-

tion accuse chaque année une augmentation très considérable. En 1903, elle était de 9,045 tonnes, et le régime des primes fut en vigueur pendant une partie de cette année-là. Pour les années subséquentes, elle fut comme suit:

Années.	Tonnes.
1903..	9,045
1904..	18,323
1905..	28,290
1906..	26,204
1907..	23,869
1908..	21,598
1909..	22,198
1910..	17,329
1911..	13,436
1912..	23,000 (approximatif.)

La diminution qu'accusent 1910 et 1911 provient en grande partie de certaines difficultés qui surgirent dans la région minière de Slocan, d'où la Colombie-Anglaise tire presque la totalité de son plomb argentifère. Un incendie désastreux avait détruit la plupart des camps miniers et un certain nombre d'usines. Il s'ensuivit cette année-là plusieurs mois d'inactivité dans la région. On compte que le volume de la production de plomb sera cette année d'environ 30,000 tonnes dans la Colombie-Anglaise.

Ce résultat, on le doit à la stabilité du cours. Le producteur peut compter sur un bénéfice net de tant. Les propriétaires de hauts fourneaux se fondent tous sur le cours de la place de Londres. Une grande partie du plomb ne se vend pas à Londres, mais au prix qui prévaut sur la place de Londres, et les exploitants ont la certitude d'obtenir de leur plomb le prix minimum déterminé par la loi des primes.

En 1903, la plupart des mines de plomb de la province étaient inexploitées. Depuis, l'industrie minière est sortie de son état léthargique, et les anciennes mines sont maintenant presque toutes en exploitation. Je ne crois pas me tromper en disant que cette année la production minière de la Colombie-Anglaise sera plus considérable que jamais. Aux mines de Rossland, les bordereaux de paye sont plus chargés à l'heure qu'il est qu'il ne le furent jamais à aucune autre époque, et il s'accuse aussi une très grande activité dans la région de Slocan. L'exploitation de certaines des anciennes mines se fait maintenant de façon plus pratique qu'autrefois. Dans les parties les plus anciennes de la province, spéculateurs et intermédiaires ont complètement disparu; ce sont les propriétaires de mines qui fournissent l'argent nécessaire, et tout nous donne lieu de compter sur la renaissance de l'industrie minière dans toute l'étendue de la province. Je suis fermement convaincu que l'industrie du plomb continuera de fleurir et que la Colombie-Anglaise et le pays tout entier auront à s'en féliciter.

M. GREEN.

La Colombie-Anglaise expédie jusqu'à Kingston du plomb dont la majeure partie provient des mines Monarch. Mais l'exploitation de nos mines de plomb et de zinc offre encore des difficultés, le plomb exporté aux Etats-Unis étant frappé d'un droit de 1 cent ½ par livre. Depuis que l'ancien Gouvernement a fait voter la loi en question, on a assujéti le zinc à un droit de 1 cent par livre. Avant cela, le minerai contenant une certaine quantité de zinc était admis en franchise aux Etats-Unis, mais il nous faut maintenant acquitter un droit de 1 cent par livre sur tout minerai contenant plus de 25 p. 100 de zinc. Le marché américain contituant notre meilleur débouché, les propriétaires de mines de zinc peuvent très difficilement écouler leurs produits.

Le zinc se trouve presque partout où il y a du plomb. La plupart des propriétaires de hauts fourneaux punissent les producteurs de plomb dont le minerai contient plus de 8 p. 100 de zinc. Quand on expédie au haut fourneau du minerai contenant 30, 40, 50 ou 70 p. 100 de plomb et seulement 8 p. 100 de zinc, on en obtient le traitement au plus bas prix possible, sans avoir rien à payer pour le zinc; mais quand le proportion de zinc excède 8 p. 100, il faut payer tant par livre. Si le minerai renferme 15 p. 100 de zinc, il faut payer 50 cents par 100 livres, abstraction faite de la proportion de 8 p. 100 que l'on traite sans frais. Certains minerais contenant du plomb argentifère de qualité inférieure et de 15 à 25 p. 100 de zinc, il sera presque impossible de s'en défaire avantageusement à moins de pouvoir bénéficier de la prime. Quand le minerai contient 30 ou 35 p. 100 de zinc, on peut le vendre comme étant du zinc et en obtenir un prix rémunérateur, mais on se trouve à donner le plomb pour rien. Ce sont là des inconvénients auxquels il faudra obvier.

Je crois que le Gouvernement ferait bien de songer à instituer une commission qui serait chargée de faire des investigations sur tous les détails de l'exploitation minière, y compris la vente du plomb argentifère. Il faut venir en aide aux producteurs de temps à autre. Que l'on doive continuer de leur accorder cette aide sous forme de primes ou autrement, c'est une question à décider. L'industrie du plomb s'est assurément très bien trouvée du régime des primes; mais ce régime n'est pas applicable au zinc, et si l'on doit le maintenir, je crois qu'il faudrait le rendre applicable à l'industrie du zinc. Voilà pourquoi je conseille au Gouvernement de nommer une commission chargée de s'enquérir de la question et de déterminer la nature de l'aide que l'on devra accorder aux industries du plomb et du zinc.

M. CARVELL: L'honorable député de Kootenay a une manière vraiment modeste

de défendre ce régime de primes. A l'entendre, le désir me venait de vivre assez longtemps pour voir éclore au Canada une industrie capable de se maintenir sans que l'Etat fût obligé de l'entourer de soins paternels.

M. CLARK (Red-Deer): Venez dans l'Alberta.

M. CARVELL: Je sais qu'on y cultive le blé sans demander de primes. La province de Québec ne reçoit pas de primes pour produire le foin; les cultivateurs du Nouveau-Brunswick récoltent quelques centaines de mille barils de pommes de terre sans qu'on leur accorde de primes, et la Nouvelle-Ecosse vend pour quelques millions de dollars de poisson tout en se passant de primes. Pour le blé de l'Alberta, le foin de Québec, le poisson de la Nouvelle-Ecosse et les pommes de terre du Nouveau-Brunswick il n'existe pas de primes, et l'Etat n'assure pas l'écoulement de ces produits à un prix minimum.

M. GRAHAM: Pas de primes, non plus, pour les fromages de l'Ontario.

M. CARVELL: Ce serait l'âge d'or en ce pays, si le Gouvernement pouvait garantir que tous les cultivateurs, tous les marchands de bois et tous les pêcheurs canadiens recevront un prix fixe pour leurs produits. Il me semble que c'est là le moyen de faire régner l'âge d'or au Canada.

M. MORPHY: Il y a aussi les aciéries.

M. CARVELL: Je suis bien aise de dire que les aciéries n'appartiennent plus à cette catégorie, et à en juger par l'attitude du ministre des Finances, je ne le crois pas disposé à les remettre dans la situation où elles étaient. Je pense avoir raison de croire qu'il ne se propose pas de le faire. Le chef de l'opposition reconnaît que c'est lui qui a eu le mérite ou le tort d'établir ces prescriptions législatives; aussi, je ne le crois pas en état de les combattre avec beaucoup d'ardeur. Mais j'espère que le ministre des Finances ne s'engagera pas à les rétablir après 1918.

M. WHITE: Je ne fais jamais de promesses.

M. CARVELL: J'espère que les primes ne seront pas renouvelées. Pourquoi on garantirait un prix minimum pour ces produits aux fabricants de plomb de la Colombie-Anglaise, de l'Ontario ou de tout autre endroit du Canada, voilà une chose que je ne saurais comprendre. Si le mineur se tirait d'affaire lorsque le plomb se vendait $60 la tonne, pourquoi faut-il payer une prime pour lui venir en aide lorsque le plomb vaut $90 la tonne?

M. BRADBURY: Sa production peut coûter beaucoup plus.

M. CARVELL: Même si elle coûte plus, le mineur vend le plomb 50 p. 100 plus cher. Je ne voudrais pas provoquer un vote ni refuser la prime, mais j'espère que le ministre des Finances déclarera que, s'il dirige les affaires publiques dans cinq ans—ce dont je doute fort—il ne demandera pas le renouvellement de la garantie d'un prix minimum pour un article qui vaut aujourd'hui la moitié plus qu'il y a dix ans.

M. CLARK (Red-Deer): S'il me répugne de provoquer une division, comme cela répugne au député de Carleton, je désire que le comité comprenne que ce n'est pas faute de courage, mais par excès de modestie, car je regretterais de faire connaître le petit nombre de ceux qui m'appuieraient dans cette circonstance. Je désire protester en mon nom contre le renouvellement de ces primes et exprimer le regret de voir que le ministre des Finances paraît disposer à suivre le mauvais exemple de l'ancien Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'y manque jamais.

M. CLARK: Je ne crois pas qu'il soit bon dans la vie de suivre le mauvais exemple de qui que ce soit. Je remarque que les députés de la droite sont portés à se servir de l'argument *ad hominem*, et je suis bien aise de pouvoir empêcher qu'on s'en serve à mon égard, car j'ai protesté avec toute l'énergie possible contre les primes à la fabrication de l'acier, lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir. Je ne veux pas croire que mes protestations ont eu beaucoup d'effet, mais les primes ont été abolies; et, si je pouvais faire entendre de nouvelles protestations qui concorderaient avec la suppression des primes à la fabrication du plomb, je puis assurer au ministre des Finances que j'en serais très heureux. Lorsque les représentants de la Colombie-Anglaise ou d'ailleurs viennent me demander, à titre de représentant des habitants indépendants des plaines qui subviennent à leurs propres besoins, de venir en aide à la culture des fruits ou à la fabrication du plomb, je les considèrent ni plus ni moins comme des mendiants reconnus par la loi. J'ai autant de respect pour celui qui frappe à ma porte pour me demander l'aumône que j'en ai pour les gens qui viennent ici me demander de venir en aide à leurs entreprises, car c'est ce que veut dire l'établissement d'une prime. Je serais plus que charitable si j'avais tant soit peu égard à cette demande, car à la dernière élection j'ai voulu obtenir un peu d'aide qui n'aurait fait de tort à personne, qui aurait profité à tout le Canada, et ces messieurs de la Colombie-Anglaise se sont insurgés pour m'empêcher de vendre les produits sur ce qui était le meilleur marché, à mes yeux.

M. BRADBURY: Ils s'efforçaient de vous protéger.

M. CLARK: Je connais ceux qu'ils voulaient protéger et l'honorable député ferait mieux de ne pas trop insister sur ce point. Je voudrais le rencontrer devant les cultivateurs de sa circonscription et je ne crois pas qu'il prônerait longtemps ces doctrines protectionnistes.

M. BRADBURY: Je serai bien aise de vous rencontrer.

M. CLARK: L'honorable député a obtenu des résultats douteux à la dernière élection, et les résultats pourront être pires la prochaine fois. Quoi qu'il en soit, j'accepte son défi et la circonscription de Selkirk sera le premier endroit du Manitoba où je me rendrai.

M. BRADBURY: Fort bien!

M. CLARK: Je suis certain que nous nous amuserons, car l'honorable député et moi avons toujours été en très bons termes.

M. BRADBURY: Nous vous traiterons bien!

M. CLARK: Ce que je veux faire comprendre à l'honorable député c'est que je n'ai pas besoin de la protection. Médecin anglais, je suis venu au Canada et je gagne ma vie sans le secours de la protection. Je n'ai pas besoin d'elle pour gagner ma vie; ce que je demande, c'est qu'on me protège contre les ennemis politiques du député de Selkirk. Mais celui-ci ne m'accorde pas cette protection, et bien qu'il vienne des plaines de l'Ouest, il s'unit à ses amis politiques pour me dépouiller légalement. Mon honorable ami voit-il où je veux en venir?

M. BRADBURY: Pas encore.

M. CLARK: Lorsque l'honorable député m'a interrompu, je faisais observer que je serais plus que charitable si, habitant les plaines, j'accueillais avec sympathie les prières qu'on m'adresse.

Le ministre des Finances dit que ces primes ont eu des résultats bienfaisants, et le représentant de Kootenay cite des chiffres pour le prouver. Je serais très étonné que ces primes eussent des résultats bienfaisants. Si quelqu'un me donne une somme d'argent, ou si je la dérobe et m'enfuis, j'en retire inconstestablement des avantages. Mais, en ce qui concerne les primes à la fabrication du plomb, ce que je voudrais qu'on me démontre, ce sont les résultats bienfaisants qu'elles auront pour moi qui contribuera à les payer. Supposons que je sois un millionnaire et que le ministre des Finances soit un voleur—hypothèse qui sont très exagérées, et je ne saurais rien dire de plus flatteur pour l'honorable ministre que de déclarer qu'il est aussi probable qu'il deviendra un voleur qu'il est probable que je deviendrai un millionnaire.

M. WHITE: Je serais bien aise de vous voir millionnaire.

M. CLARK: Les deux hypothèses sont, il va sans dire, tout à fait hors du domaine des possibilités; mais supposons que le ministre des Finances devienne un voleur et que je devienne un millionnaire, et que le ministre s'approche du coffre-fort où je garde une partie de mes millions et qu'il râfle $10,000 et s'enfuit, il tirerait partie des $10,000 et je n'aurais guère à en souffrir. Mais je représenterai au ministre des Finances, auquel il est toujours agréable de soumettre une pensée, qu'il y a toujours la question de justice, et je suis loin d'être certain que le ministre de la Justice aurait de ce vol la même opinion qu'aurait le ministre des Finances s'il était voleur. La question de justice est une question dont la Chambre doit tenir compte relativement à ces primes, et en vertu de quel principe de justice peut-on justifier le dépouillement des rudes travailleurs des plaines et des ouvriers laborieux de n'importe quelle partie du Canada, et la remise de la somme volée à ceux qui ne peuvent pas gagner leur vie dans la fabrication du plomb et auxquels il faut venir en aide. En somme, c'est ce qui a lieu. Quelle espèce de citoyens aurait-on dans un pays si l'on adoptait cette ligne de conduite? Des résultats bienfaisants! Les résultats bienfaisants sont là, il va sans dire, mais il reste la question de justice, et ce sont des questions semblables qu'il nous faut résoudre en ce pays.

J'ai déjà cité les paroles de M. Gladstone; il dénonçait les primes comme la pire espèce de protection, et c'est ce qu'on peut dire de pire, car la protection est si foncièrement mauvaise que la pire espèce doit être une chose qu'on ne saurait tolérée. Lorsqu'on impose des droits sur des marchandises, on en retire des avantages, car le pays obtient un revenu. A ce point de vue-là, M. Gladstone, à titre de chancelier de l'échiquier, considérait les primes comme la pire espèce de protection, parce qu'elles équivalent à remettre les fonds du public à une classe favorisée sans aucun avantage au Gouvernement ou à la population.

Adam Smith expose la question d'une manière qu'on n'a jamais refutée. Il dit: Vous ne pouvez donner des primes qu'à deux catégories d'entreprises; à des entreprises qui prospèrent ou à des entreprises qui périclitent. Si ces entreprises prospèrent, elles n'ont pas besoin de primes, et si elles périclitent, pourquoi, dans un pays comme le Canada, veut-on que nos fils exercent ces industries? Voilà toute la question. Que le plomb reste enfoui dans le sol, si on ne peut pas l'extraire profitablement. Cette doctrine doit plaire aux mem-

bres de la droite, parce qu'ils invoquaient ce raisonnement au sujet de la convention douanière; ils voulaient conserver les ressources du Canada et prétendaient que nous serions plus riches en laissant le plomb dans les entrailles de la terre. Je supplie les députés de la droite de s'en tenir à leur propre raisonnement. Si les Canadiens bien nés, ayant atteint leur plein développement, ne peuvent pas extraire le plomb, que celui-ci demeure enfoui dans le sol. Le Canada est assez grand et offre assez de ressources qui récompenseront les industries légitimes.

D'autres pays ont l'habitude de payer des primes. Il y a des primes à la navigation en Allemagne, et fait digne de remarque, c'est qu'il y a deux grandes compagnies de navigation en Allemagne dont l'une reçoit des primes et l'autre n'en reçoit pas, et celle-ci est dans une meilleure situation financière que l'autre. C'est le seul résultat auquel je puisse m'attendre. Si j'avais deux fils et si je voulais causer la perte de l'un, je lui donnerais de l'argent en abondance, et le ministre des Finances, dont la carrière est un objet de légitime orgueil pour la Chambre et pour le pays, sait que ce que je dis est vrai.

Si vous voulez qu'un jeune homme réussisse dans la vie, laissez-le à lui-même en lui indiquant seulement la bonne manière d'utiliser sa force et ses talents. Il n'y a pas un pays au monde où cette doctrine donnera de meilleurs résultats qu'au Canada. Si je voulais faire le malheur de l'un de mes enfants, et que j'eusse beaucoup d'argent, je lui en donnerais tant qu'il en voudrait, et je suis convaincu que les autres dont je n'aurais pas pris le même soin paternel réussiront mieux que lui.

Tous les membres de ce comité savent qu'autrefois, en Angleterre, on payait des primes de ce genre, et les choses en étaient venues au point que les pêcheurs allaient à la mer pour gagner la prime et non pour prendre du poisson. C'est un fait connu, et je ne sais pas si la chose se pratique présentement sur quelques-unes de nos côtes.

Mes honorables amis de la droite se disent le parti anglais; ils veulent imiter l'Angleterre en tout, mais il y a plus de quatre-vingt ans, en 1830, que la mère patrie a cessé de payer des primes, et le Canada qui a commis cette faute de jeunesse devrait considérer sérieusement s'il ne peut pas s'en corriger aujourd'hui. J'espère que mon honorable ami le ministre des Finances, qui porte toujours beaucoup d'attention à ce que je lui dis, ce qui me flatte beaucoup, considérera sérieusement ma proposition, et nous débarrassera de ces primes pendant qu'il est au pouvoir.

M. BURNHAM: Me permettrez-vous, monsieur le président, de protester contre cette proposition. Si l'on ne nous donne pas de bonnes raisons pour conserver ces primes, je voterai certainement contre cette résolution. Bien que je ne possède ni l'éloquence ni l'intelligence de l'honorable député de Red-Deer, j'ai plus de courage qu'il n'en a, et je ne me contenterai pas de crier, mais je voterai.

M. CLARK (Red-Deer): Je voterai avec vous.

M. BURNHAM: Vous voterez avec moi, très bien, mais vous avez reculé lorsque votre parti à proposé la chose. Voilà tout votre courage. Pour moi, la prime actuelle est absolument comme la prime sur l'acier; je la considère immorale, rien de plus, rien de moins, et je ne vois pas comment on puisse y trouver de l'honnêteté et de la justice.

M. GREEN: Quelques honorables députés sont devenus très excités au sujet de cette proposition bien inoffensive, et je dirai à l'honorable député de Red-Deer, que la chose lui plaise ou non, ou qu'il ait raison dans ses arguments contre la protection ou que j'aie tort en la défendant, cela n'empêche pas que nous avons au Canada le régime de la protection. Conséquemment, si nous protégeons une partie de la population dans la production de la richesse, pourquoi ne protégerions pas le reste? J'avouerai que les primes sont de la protection; protection de l'industrie du plomb, mais je ne puis m'accorder avec l'honorable député de Carleton (M. Carvell) lorsqu'il a voulu comparer cette prime à celle accordée à l'industrie de la pêche ou à toute autre industrie du même genre. Il ne faut pas oublier que les ressources naturelles, tirées du sol ou de la mer, sont dans leur état fini et prêtes à être mises sur les marchés, mais il n'en est pas de même de la galène argentifère, qu'il faut soumettre après qu'on l'a sortie de la mine et avant qu'elle soit prête pour la vente, soumettre à des opérations très onéreuses pour un particulier ou une compagnie ordinaire. La galène, une fois sortie de la mine, doit être soumise à une autre opération afin d'en extraire le plomb prêt à être mis sur le marché. Avant l'établissement de cette industrie dans la Colombie-Anglaise, nous n'avions pas de hauts fourneaux en Canada. Comme les Etats-Unis nous fermaient leurs hauts fourneaux, nous dûmes en construire nous-mêmes, et ils fermaient aussi leurs marchés à notre plomb par leur tarif, qui était si élevé qu'il ne nous restait plus de profit après avoir payé le prix du raffinage et des droits. Pendant quelque temps nous avons eu, si je ne me trompe pas, cinq ou six hauts fournaux en exploitation dans la Colombie-Anglaise, mais nous n'en avons plus que deux maintenant en activité. Il y en a un dont le Canada a raison d'être fier; non seulement il rap-

porte des profits à ses actionnaires, mais il permet aux propriétaires de mine de placer leurs produits sur le marché à un prix raisonnable.

Sir WILFRID LAURIER: Où est le marché aujourd'hui?

M. GREEN: Notre marché aujourd'hui est le marché du Canada et le marché d'Orient. En Orient, nous devons faire la concurrence au Mexique, à l'Espagne et à d'autres pays où la main-d'œuvre coûte beaucoup moins cher. Le haut fourneau de Trail emploie un grand nombre d'hommes et il rend de grands services à la province de la Colombie-Anglaise et au Canada. Il est nécessaire d'aider aux mineurs en leur payant ces primes, et tant que nous n'aurons pas un marché plus étendu, et tant que nous ne pourrons pas entrer sur le marché des Etats-Unis, et faire concurrence à leur plomb qui est protégé, cette prime en faveur du plomb devrait être maintenue.

Sir WILFRID LAURIER: C'est l'ancien Gouvernement qui a inauguré les primes en faveur du plomb, et j'admets que ce n'est pas beaucoup conforme à la doctrine du libre-échange. Je suis libre-échangiste moi-même comme mes honorables amis de Red-Deer et Carleton, mais j'ai toujours admis qu'il faut appliquer les principes suivant les conditions d'un pays. Or, nous avons constaté qu'en 1903 on avait commencé à établir des hauts fourneaux dans la Colombie-Anglaise. Nous avons constaté que vu sa position géographique cette industrie du plomb, si on ne lui venait pas en aide, ne pouvait avoir d'autres marchés que celui des Etats-Unis. A cette époque le tarif des Etats-Unis était nettement hostile au commerce du Canada, et nous nous trouvions dans la position que l'industrie du plomb devait mourir, malgré tous les capitaux qu'on y avait placés, si on ne lui accordait pas de l'aide pour qu'elle obtienne un marché, le marché d'Orient. Nous avions à faire face à un tarif hostile qui nous empêchait d'exporter notre minerai aux Etats-Unis, bien que le marché fût à nos portes, et le Gouvernement décida d'accorder cette aide J'ai remarqué que l'honorable député de Kootenay (M. Green) a deux ou trois fois employé l'expression que le tarif américain imposait "une amende sur notre industrie du plomb". Cela est très vrai, mais ce peut être une leçon pour le ministre des Finances qui était opposé à la réciprocité. Je suis quelque peu fier de notre politique et je crois qu'elle avait sa raison d'être. Adoptons la réciprocité et nous n'aurons plus besoin d'accorder de primes.

M. GREEN: Est-ce que le plomb était compris parmi les articles du traité de réciprocité?

M. GREEN.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais pas si le plomb était mentionné ou non. Peut-être qu'il ne l'était pas; c'est peut-être aussi pour cela que la réciprocité n'était pas complète, et que c'est là ce qui a porté les honorables membres de la droite à la combattre. La réciprocité n'allait peut-être pas assez loin, et il y a ici une leçon pour mon honorable ami; il peut l'étendre davantage. Je crois que cela justifie notre politique. Faisons en sorte que nous ayons un état de choses naturel entre le Canada et les Etats-Unis et il n'y aura pas de nécessité d'accorder de primes; et si mon honorable ami est sage—je ne me hasarderai pas à lui donner aucun conseil, mais il en a reçu un bon de l'honorable député de Kootenay qui demande une commission pour étudier la question. Nommons une commission, et la première chose que nous ferons ensuite sera d'essayer à avoir la réciprocité avec les Etats-Unis.

M. WHITE: Ne perdons pas le sens des proportions ou des perspectives au sujet de la question maintenant en discussion. L'ancien Gouvernement, pour des raisons que mon très honorable ami a pleinement expliquées, avait décidé d'accorder des primes jusqu'à la somme de $2,500,000 pour une période de cinq ans. Plus tard, vu que cette somme n'avait pas été dépensée, en réalité on n'avait payé que $600,000, le Gouvernement décida d'accorder une autre période de cinq ans, et aujourd'hui il ne reste plus que $600,000 qui n'ont pas été dépensés sur la somme votée. Or, vu les conditions expliquées par l'honorable député de Kootenay, le Gouvernement actuel a jugé à propos de continuer les primes, c'est-à-dire d'employer les $600,000 qui restent pendant une autre période de cinq ans. Je n'ai aucun doute que ces primes ont donné de bons résultats jusqu'à présent. Mon très honorable ami a dit que qu'il était libre-échangiste. Je ne dirai pas que l'âge ne saurait abattre, parce que mon très honorable ami n'est pas vieux, il est aussi jeune qu'aucun d'entre nous. . .

M. GRAHAM: Plus jeune.

M. WHITE: Mais je dirai que l'habitude ne peut détruire la diversité de son talent. Il est libre-érhangiste dans ses discours, mais il ne l'a pas été dans son tarif, et je ne sais pas si mon prédécesseur, M. Fielding, ne lui a pas fait remarquer que son tarif n'était pas un tarif libre-échangiste. Peut-être ne l'avait-il pas étudié et s'imaginait-il que c'était un tarif libre-échangiste.

Sir WILFRID LAURIER: Je savais parfaitement ce qu'il était.

M. WHITE: Il est possible alors que mon prédécesseur ait pensé que là où l'ignorance régnait c'était folie d'être sage, et qu'il n'a pas voulu désillusionner mon

très honorable ami. L'honorable chef de l'opposition est tantôt libre-échangiste et tantôt il ne l'est pas; il lui arrive même quelquefois dans ses discours d'être très protectioniste. Cependant, il n'est pas nécessaire de discuter cette question maintenant. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) ne sait pas trop s'il doit féliciter ou blâmer mon très honorable ami d'avoir fait cette loi. Personnellement, je crois qu'il doit être félicité, et s'il y a quelque blâme à porter, nous devrons le porter avec lui, parce que nous prolongerons de cinq ans la période des primes.

Cependant, ce n'est pas une question de grande conséquence, si ce n'est au point de vue du principe inhérent; mais je me permets de signaler au député de Red-Deer (M. Clark)—qui est un libre-échangiste et qui discute ces questions au point de vue économique qui est le sien—une cause déterminante qui explique, jusqu'à un certain point, l'orientation de notre politique douanière, c'est l'hostilité des tarifs que nous rencontrons à notre frontière du sud. Il est certain qu'en Colombie-Anglaise, en Nouvelle-Ecosse et en Ontario nous avons été exclus—nos manufacturiers ont été exclus des marchés américains. Le confédération politique de ce pays ne serait pas possible sans fédération commerciale.

Sir WILFRID LAURIER: C'est exact. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. WHITE: C'est aux Etats-Unis de juger de leur politique tarifaire. Je ne veux pas exprimer d'opinion là-dessus, mais je dirai que nos manufacturiers et nos producteurs ont tous souffert du tarif prohibitif.

Sir WILFRID LAURIER: C'est exact. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. WHITE: Le tarif des Etats-Unis sur les choses imposables est de plus de 40 p. 100. Le nôtre est d'un peu plus de 25 p. 100 et il en est résulté que nous avons dû établir un commerce interprovincial au Canada. La confédération politique serait absolument impossible sans les relations commerciales, les plus libres, entre les diverses provinces. Je ferai remarquer au député de Red-Deer qu'il est impossible d'établir une industrie nationale, sans la dépense de vastes capitaux.

Ces capitaux doivent pour la plus grande partie traverser les mers et il y a cette différence entre le cas d'un cultivateur, d'un petit producteur et le cas d'une grande industrie, c'est que le petit producteur peut produire les objets de consommation qu'il désire vendre, avec le montant d'argent qui se trouve à la portée de sa main. Tandis que, ainsi que je l'ai dit, il faut un capital considérable pour établir une industrie et spécialement une industrie comme l'industrie minière dans laquelle, dès l'abord, il faut dépenser beaucoup pour ouvrir la mine, sans résultats immédiats, et en second lieu, ainsi que l'a dit le député de Kootenay (M. Green), pour l'érection coûteuse de hauts fourneaux. Vous ne pouvez pas induire les capitalistes à établir ces grandes industries à moins que le Gouvernement ne leur assure, soit par un tarif protecteur, soit par des primes, une garantie raisonnable qu'ils feront un profit. Le chef de l'opposition, alors qu'il était au pouvoir, à accordé de grosses primes dans Sydney et je ne crois pas—je parle de ceci en connaissance de cause—que ces industries eussent pu être établies sans ces primes. Je ne crois pas qu'un capital suffisant eût pu être réuni si ces primes n'avaient pas été données. Elles ont été d'un secours souverain. Les grandes industries profitent non seulement à leurs propriétaires, mais à tout le pays; à la population industrielle aussi bien qu'à la population agricole. Je ne crois pas que, étant donné le tarif qui nous est imposé à notre frontière sud, nous puissions espérer maintenir chez nous de grandes industries sans un régime protecteur quelconque; je dirai, également, au député de Red-Deer qu'il existe des conditions financières modernes qui étaient inconnues des économistes politiques, il y a quelques années.

C'est que de grandes et très riches organisations, spécialisées dans une industrie déterminée, écraseront du poids de leur production les marchés étrangers; elles fixeront pour leur propre marché les prix à un chiffre qui leur sera rémunérateur à elles, mais qui écrasera les marchés étrangers. Elles chercheront à faire périr toute nouvelle entreprise; elles chercheront à les forcer à fermer leurs portes; elles vendront leurs produits à des prix tellement bas, qu'il ne sera pas possible, dans un pays fermé, de faire des affaires rapportant un profit quelconque. Leur intention, en agissant ainsi, est de s'emparer du marché pour elles-mêmes et de rehausser les prix dans la suite. Nous avons à faire face, dans une grande mesure, à une situation identique au Canada, et c'est un des côtés économiques qui n'était pas connu il y a quelques années et qui constitue actuellement un facteur puissant. Je crois que, dans notre pays, nous devons protéger raisonnablement nos industries, afin de les défendre contre les entreprises hostiles des organisations puissantes et fortement spécialisées, qui existent au Sud ou ailleurs.

Je n'examinerai pas la question de divers régimes de vie des populations industrielles, ce n'est pas le moment. Tout ce que je dirai, c'est que la prime donnée à l'industrie de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse a rendu profitable l'établissement de cette industrie et l'a grandement aidée, après qu'elle eut été établie. Elle a contribué non seulement aux bénéfices des actionnaires, mais au bénéfice de toute la pro-

vince de la Nouvelle-Ecosse, des provinces maritimes tout entières et, d'une certaine façon de tout le Canada.

Cette prime a été établie par le chef de l'opposition. L'extension de cette prime à l'industrie du plomb de la Colombie-Anglaise, de la même façon, a contribué à l'établissement d'une grande industrie dans cette partie du pays et tandis que cette industrie a contribué à l'avantage des propriétaires de mines, tandis qu'elle a amené l'ouverture des mines et l'érection des hauts fourneaux, dont a parlé mon ami le député de Kootenay (M. Green), elle a aussi eu un effet bienfaisant pour toute la province de la Colombie-Anglaise. Et je crois que si cette industrie du plomb continue à se développer comme elle l'a fait durant les six ou huit dernières années, la province, dont mon ami le député de Red-Deer est l'un des citoyens distingués et le représentant, en bénéficiera aussi, parce que toute grande industrie établie en Colombie-Anglaise et y employant des centaines et même des milliers d'hommes, sera à l'avantage de l'Alberta et aussi de la Saskatchewan. Maintenant la discussion en cours est plutôt spéculative, parce qu'il n'est pas question d'établir une prime nouvelle, mais de continuer la prime possible en vertu de la loi qui existe déjà. Je crois avoir montré clairement que le résultat de l'établissement de cette prime a profité à à tous les intéressés et je suis disposé à me mettre d'accord avec le chef de l'opposition et à lui accorder toute la louange qui lui revient en cette affaire. Quant à l'extension de la prime au plomb, je pense qu'il arrivera que, sous les circonstances actuelles, elle est désirable, étant donné surtout que nous ne consacrons à ce but que le résidu du fonds qui a été alloué à l'établissement de cette industrie.

M. KNOWLES: Je désire poser une question au ministre, et cela sans esprit de contradiction. Voudrait-il me dire en quoi une industrie de cette nature, implantée en Colombie, pourrait bénéficier à la province de la Saskatchewan, à part l'orgueil bien naturel que nous aurions de voir de nos compatriotes canadiens réussir? Quel avantage matériel en résulterait-il pour la Saskatchewan?

M. WHITE: Si la province de la Colombie-Anglaise devenait le théâtre de grandes industries employant des milliers d'hommes, la demande des produits agricoles y serait beaucoup plus considérable, en d'autres termes le nombre des consommateurs y serait plus considérable.

M. KNOWLES: Supposez qu'il le soit.

M. WHITE: Si la population était plus grande, pourquoi ses achats d'Alberta et de la Saskatchewan...

M. WHITE (Leeds).

M. KNOWLES: Cela n'aurait aucune influence sur le prix de notre blé.

M. WHITE: L'honorable député ne pense qu'au blé. Mais que fait-il des avoines? Que fait-il du bétail? L'Alberta est un pays de culture mixte...

M. KNOWLES: J'ai parlé de la Saskatchewan.

M. WHITE: Je m'adressais au député de Red-Deer plus particulièrement. Prenez, par exemple, la province d'Alberta, l'une des provinces les plus importantes du Canada, j'y suis allé plusieurs fois, et rien ne m'a frappé autant que la quantité du bétail. Vous n'y trouverez pas une ferme où il ne se trouve pas de bétail Polled Angus. Entre Red-Deer et Edmonton vous trouverez beaucoup de bétail et de pourceaux. La culture mixte y est en honneur partout, et la population agricole prospère. Avec de grandes nouvelles industries, se développant en Colombie-Anglaise, cela créerait des conditions favorables à une plus grande production. Pour ma part, je n'ai jamais cherché à enseigner au cultivateur de l'Ouest ce qu'il devait faire, qu'il dût faire de la culture mixte,

M. OLIVER: L'honorable député a droit à une médaille: il est le seul homme ayant voyagé dans l'Ouest qui n'ait pas distribué les avis aux cultivateurs.

M. WHITE: Qu'on me permette de dire à l'honorable député quelle est ma manière de voir là-dessus. Lorsque quelqu'un voyage dans un pays nouveau, je crois qu'il vaut mieux pour lui se persuader que les gens y font ce qu'il vaut mieux y faire, pour le moment. Je crois que le temps sera leur meilleur éducateur. Je crois que le cultivateur de l'Ouest connaît mieux ce qu'il lui faut que moi. Evidemment, je pourrais lui donner des avis théoriques. Je pourrais lui dire, qu'en fin de compte, et à la longue, il fera plus d'argent avec la culture mixte. Mais, cependant, je crois que, dans l'état de choses qui existe, les gens intelligents du pays font ce qu'il convient de faire, dans leur propre intérêt du moment. Voilà pourquoi je me suis abstenu de dire au fermier de l'Ouest ce qu'il devait faire.

M. CARVELL: Quel sera l'effet de tout ceci sur cette prime?

M. WHITE: Je répondrai à mon ami de Moosejaw (M. Knowles). Mais je dirai, d'une façon générale que, s'il y a en Colombie-Anglaise une demande pour des produits de toutes sortes, cela contribuera nécessairement aux bénéfices du peuple de l'Alberta et de la Saskatchewan. Lorsque j'étais à Edmonton, il y a dix ans, le produit principal de cette région était l'avoine, et l'avoine vendue à de très bas prix, parce que la région était éloignée des marchés.

Je crois que le prix d'alors était de 15 à 17 cents le boisseau; que le député d'Edmonton me reprenne, si je me trompe. A cette époque il était admis que le seul marché qui pût exister était les camps miniers de la Colombie-Anglaise. Edmonton, à cette époque, possédait une poulation d'environ 2,500 âmes; maintenant, c'est une superbe ville de 35,000 habitants; cette région est devenue une des meilleures régions de culture mixte que je connaisse et il y a, à Edmonton, un excellent marché pour le beurre, les œufs et un grand nombre d'autres produits agricoles.

Ce me semble être un lieu commun, une vérité presque évidente de soi, de dire que, si les demandes de la Colombie-Anglaise s'accroissent par suite du développement de ces industries, la Saskatchewan et l'Alberta doivent nécessairement en profiter, sinon tout de suite et en tout, du moins en partie et plus tard. Il en sera comme il en a été de l'établissement des grandes usines de Sydney qui ont bénéficié aux Provinces maritimes dans toute leur étendue. Les cultivateurs du Cap-Breton obtiennent aujourd'hui un haut prix de leurs produits à cause qu'il y a à Sydney un marché pour les y vendre. Il en est de même de New-Glasgow. L'ensemble des Provinces maritimes a grandement profité de l'établissement des usines de Sydney, et je ne vois pas pourquoi les industries agricoles de l'Alberta et de la Saskatchewan ne tireraient aucun avantage du développement des industries minières à la Colombie-Anglaise. Je crois que ces dernières ne sont qu'au seuil de leur développement. La Colombie-Anglaise m'a tout l'air d'être en passe de devenir une des plus riches provinces—j'allais dire la plus riche—de la Confédération. Ses progrès sont loin de ce que ses ressources font attendre. Je penche à croire avec mon très honorable ami qu'il serait peu sage de pousser à l'extrême une politique de protection ou de libre-échange. La seule qui me paraisse convenable à ce pays-ci, ce serait de protéger raisonnablement nos industries, surtout si l'on tient compte de sa position géographique. Mon honorable ami peut avoir d'autres visées; mais, avec son tarif de libre-échange, il n'était guère éloigné de penser comme nous, puisque ce tarif accordait un certain degré de protection. Il peut se dire libre-échangiste, mais il apporte, et à bon droit, un tempérament à ses idées quand il dit qu'il nous faut avoir égard à l'état actuel des choses. Il a raison de dire qu'il nous faut tenir compte de la situation économique du pays. Il se rencontre des libre-échangistes qui ont quelque difficulté à expliquer leur attitude.

Sir WILFRID LAURIER: Ce ne serait pas aussi difficile pour un protectionniste.

M. WHITE: Mon thès honorable ami serait en peine de dire en quoi il est libre-échangiste. Si je lui demandais une explication de certains articles de son tarif, il ne laisserait pas d'être gêné. Je ne lui reproche rien, mais je suis au contraire assez disposé à tomber d'accord avec lui sur ce point qu'il faut en matière de tarif tenir compte de l'ensemble de la situation. La seule différence entre nous est que je suis en faveur d'un raisonnable encouragement donné aux industries du Canada, et cela me paraît nécessaire. Je loue mon très honorable ami d'avoir aidé à fonder notre grand établissement industriel de Sydney et de la prime accordée au plomb. Il se dit libre-échangiste, mais son ministre des Finances a semblé l'ignorer, puisque son tarif n'était pas un tarif de libre-échange.

M. CARVELL: Quelle est la proportion du produit des mines de plomb qui se consomme à l'intérieur? L'honorable député de Kootenay (M. Green) assure que le produit de ces mines s'écoule principalement dans le pays et en Orient. Je constate que par le tarif les plombs canadiens bénéficient non seulement d'une prime, mais encore d'une mesure de protection passablement élevée. Pour le plomb en barres ou en feuilles, c'est 15 et 20 p. 100 et, pour le plomb manufacturé, c'est 20 et 25; de façon que, s'il se consomme dans le pays une assez grande quantité de plomb, le producteur doit en retirer un joli profit.

M. WHITE: Je regrette de n'avoir pas de quoi renseigner sur ce point mon honorable ami, mais je n'avais pas idée que le débat prendrait de telles proportions. Je verrai à me procurer ces renseignements pour la deuxième lecture.

M. CLARK (Red-Deer): Le ministre a déclaré sur la fin de ses observations que le ministre des Finances du cabinet précédent avait semblé ne pas savoir que le chef de l'opposition fût libre-échangiste. M. Fielding, cependant, m'a eu l'air de l'avoir su, puisqu'il a perdu son siège dans une élection où la lutte s'est faite en grande partie sur une question de libre-échange. Le ministre admettra qu'il convient de tenir compte au Gouvernement libéral d'avoir perdu le pouvoir en s'efforçant de donner au pays une très large mesure de libre-échange, libre-échange absolu pour les articles dont il était question.

L'honorable ministre a appelé mon attention sur le tarif hostile contre lequel nous avons à lutter aux Etats-Unis. C'est le lot de la Colombie-Anglaise dans le monde entier; elle lutte contre l'hostilité des tarifs du monde entier où elle réussit à l'emporter sur tous ses concurrents, venant même à bout pour bien des choses de battre les Etats-Unis sur leur propre sol. En fait de vis, par exemple, la maison de Birmingham, à laquelle M. Joseph Chamberlain était commercialement lié, fabriquait des

vis dont la qualité lui permettait de triompher aux Etats-Unis d'un droit de 100 p. 100 et de finir par se faire payer une jolie somme par les marchands américains pour ne pas vendre chez eux: ceux-ci ont acheté la maison, cette maison dont M. Chamberlain était l'un des associés, pour qu'elle ne leur fît pas concurrence en pays étranger.

Lorsque, dans un pays protectionniste, des fabricants ont à lutter de cette manière contre leurs rivaux, mon honorable ami doit comprendre qu'il m'est difficile d'apprécier l'attitude qu'ils prennent, lui et ses amis du fisc. Je ne saurais dire que, petit cultivateur ou petit capitaliste, je me sente fort soulagé d'apprendre qu'il faut par des primes inciter les grands capitalistes à mettre leurs fonds dans des industries. J'ai toujours soupçonné le torysme d'être favorable à la grande industrie; l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) est allé jusqu'à le dire, mais je crois qu'après tout il se tient à la lettre de ce passage des Ecritures: "A celui qui a il sera donné, mais à celui qui n'a pas il sera ôté même ce qu'il a". C'est là ce qui m'arrive sur la plaine. Dans l'industrie agricole je compte pour peu de chose, et le riche capitaliste se porte vers la Colombie-Anglaise. Dire qu'il faut aider ce capitaliste, surtout lorsque l'argent à cette fin sort de mon gousset, à moi qui ne suis pas riche, cela n'est guère fait pour me consoler. Faisant allusion à la ville de Sydney, le ministre a dit qu'elle s'était fortifiée à l'aide de primes. Je me doute que, si l'on eût persisté dans la voie du libre-échange où le Canada s'était d'abord engagé, s'il eût été possible de continuer la réciprocité, le commerce de nos côtes avec les Etats-Unis eût suscité la création d'industries comme celles que l'on a vues s'établir dans les Iles-Britanniques à un degré sans parallèle dans le monde.

Le fait est qu'après avoir saigné à blanc les Provinces maritimes par un tarif hostile, il fallut au moyen de prime infusé un peu de force et de vie dans des lieux que nous avions précédemment ruinés par une autre forme de protection. Mon honorable ami parle de déversoirs, du danger que courent nos industries d'être détruites. Voila la difficulté qui m'a toujours donné le plus de mal dans mes réflexions sur ce sujet. L'exemple de l'Angleterre vient toutefois à mon aide. Quand il voulut imposer à la Grande-Bretagne son protectionisme, M. Chamberlain a, lui aussi, fait un grand usage de l'argument tiré du "dumping". Il a mentionné un fait, le fait d'une grande quantité de barres d'acier apportées d'Allemagne à Furness, et il s'est exclamé que cet acier était versé dans le pays à un prix fort au-dessous de celui auquel la Grande-Bretagne le pouvait produire. Un des plus grands maîtres de forge du nord de l'Angleterre, sir Hugh Bell, unioniste libre-échangiste, assurait que M. Chamberlain n'avait pas suivi d'assez près l'histoire de ces barres d'acier; que s'il l'eût fait, il aurait appris qu'une maison de constructions navales de Barrow avait acheté ce fer et l'employait à bâtir des vaisseaux dont l'enterprise lui avait été accordée à l'encontre de tous ses concurrents du monde entier, et ces vaisseaux par la suite sont passés en Allemagne. Il s'agissait de navires allemands à construire, et c'est pourquoi la maison avait acheté ce fer que l'on offrait à des prix ridiculement bas. Au dire de M. Chamberlain, c'était un grand malheur que d'avoir converti en navires ces barres d'acier acquises dans de pareilles conditions et de les avoir revendues sous cette forme à l'Allemagne, moyennant un large profit. C'est de cette façon que l'Anglais fait le commerce, et voilà comment il l'emporte sur le monde entier. C'est là tout ce que je veux que fassent mes honorables amis de la droite: imiter l'ordinaire crânerie de l'Anglais. Le Canada est en mesure d'entreprendre quoi que ce soit. J'ai rencontré dans le pays des hommes comparables à ceux de n'importe quelle contrée. J'espère mourir au milieu de ces hommes, et mon seul désir est de les aider des conseils que me suggère l'histoire des autres pays. Si nous avons le courage de faire passer dans la pratique nos convictions libre-échangistes, m'est avis que nous n'aurons nulle concurrence à redouter. Le bœuf qu'il m'est donné d'abattre ne se rencontre pas aux Etats-Unis, et je les défie bien de rivaliser avec moi sur ce terrain. Il en est de même du beurre qui sort de chez moi. Pourquoi donc les habitants de la Colombie-Anglaise qui exploitent le plomb ne se montrent-ils pas aussi courageux que le cultivateur de l'Alberta? Mon honorable ami dit que ces industries profiteront à l'Alberta.

Certains de ses arguments ont été avancés avec un sourire qui fait que je me demande si ses incursions dans la politique n'ont pas eu pour effet de développer chez lui une propension à raisonner selon une méthode à la justesse de laquelle il n'a guère foi. C'est là la sorte de chose que se permet le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Sa doctrine est qu'aux bébés il faut donner du lait, et, comme il représente la circonscription électorale de Toronto-nord, il distribue à ses commettants, dans des proportions qu'il sait leur convenir, les vérités économiques. Il me ferait peine de voir le ministre des Finances contracter cette habitude. Lorsqu'il dit que l'Alberta devrait favoriser les primes sur le plomb par le motif que les cultivateurs de cette province s'assurent par là un débouché dans la Colombie-Anglaise, pense-t-il vraiment que cet argument ait bien une valeur quelconque. Dépouillé de ses apprêts, que signifie ce raisonnement? N'est-ce pas comme si on venait me dire que, moyennant le don de

M. CLARK (Red-Deer).

deniers à l'honorable député de Kootenay (M. Green), il achètera de mon bœuf. C'est à quoi cela revient; mais ce ne serait pas un moyen de faire des affaires profitables dans l'Alberta. Il propose que l'on prenne au consommateur de l'argent pour le donner à l'exploiteur du plomb ou à des producteurs de quelque autre sorte, et il vous dit que c'est pour votre bien puisque, cet argent qui leur est donné, ils le dépenseront avec vous. Il ne me paraît pas y avoir grand'chose dans tout cela.

Je pense avoir touché à tous les points soulevé par mon honorable ami le ministre des Finances. Je lui suis fort obligé d'avoir donné son attention à l'aspect économique de cette affaire. Je me demande si j'aurais ouvert la bouche ce matin, n'était que vendredi soir pendant deux heures des avocats en grand nombre ont perdu leur temps, à ce qu'il m'a semblé, à parler sur un article au sujet duquel j'ai cru devoir garder le silence, et je pense agir avec beaucoup plus d'à-propos, en rappelant à mon honorable ami les principes de cette économie politique à l'étude de laquelle je sais que dans sa jeunesse il s'est adonné, mais qu'il me semble être aujourd'hui en danger d'oublier.

M. NORTHRUP: J'ai été quelque peu surpris de voir l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) se ranger en quelque sorte à l'idée suggérée par une question que posait tout à l'heure l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles.)

Voici la question posée par le député de Moosejaw: Si l'on accorde, sous forme de prime, de l'aide à la Colombie-Anglaise, dans le cas où on voudrait venir en aide à cette province, comment la Saskatchewan en bénéficierait-elle? Apparemment, aux yeux du député de Red-Deer, ce serait là une proposition légitime. Disséquons-là un instant. D'abord, elle élimine l'idée de patriotisme. Ensuite, il faudrait renoncer à tout jamais à l'unité d'un Canada grand et prospère. La partie du pays que représentent ces honorables députés a sensiblement bénéficié de cette aide. Je me rémémore les sommes énormes consacrées au perfectionnement des transports dans cette partie du pays, ainsi qu'aux élévateurs, et voilà maintenant qu'on prend des mesures pour leur permettre d'obtenir de meilleurs prix pour leur grain. Si la pensée dont s'inspirent ces messieurs est légitime, tout député de l'île du Prince-Edouard est tenu de s'opposer à toute dépense effectuée pour le perfectionnement des transports au Nord-Ouest ou pour aider les cultivateurs de l'Ouest à obtenir des prix plus rémunérateurs pour leur grain; car, le cultivateur de l'île du Prince-Edouard ne bénéficierait pas immédiatement de l'amélioration des transports dans l'Ouest ni de la hausse des prix du grain. Que ces messieurs réfléchissent un instant et ils se convaincront qu'ils raisonnent mal et font litière de toute idée du patriotisme. Je m'étonne que le député de Red-Deer se pose en ce moment comme le champion du capitalisme. Il ne tient nullement compte des classes laborieuses. Il vante le succès de la Grande-Bretagne en matière d'industrie. Dans une certaine mesure, il a raison; car, on le sait, la Grande-Bretagne est devenue le pays industriel par excellence sous le régime protectionniste le plus prononcé qui ait jamais existé.

M. CLARK (Red-Deer): Que mon collègue me permette de lui dire que tout le monde ne se range pas à cet avis. Ceux qui ont étudié l'histoire de l'industrie en Grande-Bretagne ne se rangent pas à cet avis. Je ne saurais y souscrire.

M. NORTHRUP: Tout en acceptant la déclaration de l'honorable député, qu'il me permette de lui dire qu'il est le seul ici qui ignore que la Grande-Bretagne est devenue le grand pays industriel qu'elle est sous le régime du protectionisme le plus prononcé qui ait jamais existé. J'irai même plus loin, puisqu'il nous a jeté le défi, et je lui dirai que le régime fiscal inauguré en Grande-Bretagne sous le nom de libre-échange est le système de protectionisme le plus prononcé qui ait jamais été inauguré en un pays quelconque. Ce régime fut inauguré par les industriels et adopté par la classe dirigeante. Il est bien connu qu'il a été inauguré par les industriels et cela pour une double raison: d'abord, afin d'obtenir de l'étranger pour leurs employés des matières alimentaires à meilleur marché, ce qui permettrait de payer à ces derniers des salaires moins élevés; et en deuxième lieu, en portant un coup mortel à la puissance agricole de la Grande-Bretagne, ils voulaient que l'exode des populations rurales vers les villes s'accentuât et provoquât ainsi une demande de main-d'œuvre supérieure à l'offre, ce qui contribuerait encore à la baisse des salaires.

Je pourrais encore rappeler à l'honorable député que ces soi-disants libre-échangistes, Cobden et Bright, n'étaient nullement les amis de l'ouvrier. Quand lord Ashley, devenu plus tard lord Shaftesbury, présenta sa loi tendant à venir en aide à ces pauvres filles qui, avec des courroies attachées à la ceinture, se traînaient sur leurs genoux dans les mines, ni Bright ni Cobden ne lui prêtèrent main-forte. Quand de concert avec leurs partisans, ils voulurent accroître les produits des manufactures, au détriment des classes ouvrières, ils adoptèrent le système connu sous le nom de libre-échange. Celui qui étudie la statistique doit l'avouer, il y a lieu de les féliciter sur le succès de leur système, à leur point de vue. J'ai étudié les tarifs des salaires payés en Grande-Bretagne, et à mon étonnement, j'ai constaté qu'ils oscillent

entre 9-3 et 33-11 la semaine, le salaire moyen payé aux ouvriers d'élite en Angleterre étant de 33-11 la semaine, et cela avec une période de chômage de 10 à 20 et même 30 p. 100. Il faut aussi se rappeler que, bien que ce soit là la moyenne des salaires, il y a des ouvriers, surtout parmi l'élite, qui obtiennent une rémunération d'un chiffre plus élevé, ce qui réduit d'autant la moyenne payée aux autres. Ainsi, quand l'honorable député nous vante le succès du libre-échange, ainsi que mis en lumière par la situation de la Grande-Bretagne, à titre de pays industriel, il ne doit pas oublier que ce qui lui permet de concurrencer les autres pays, c'est que ses classes ouvrières reçoivent une rémunération d'un chiffre bien inférieur à celui des autres pays.

M. CLARK (Reed-Deer): Au dire du président Woodrow Wilson, ces ouvriers reçoivent de meilleurs salaires que les ouvriers de Lawrence (Massachusetts).

M. NORTHRUP: Il est possible qu'il se présente quelques cas isolés dans un pays comptant une population de 90,000,000 d'âmes, et que là où la grève a éclaté, le chiffre des salaires soit moins élevé; mais je doute fort que ces salaires, à une époque quelconque, aient jamais atteint un chiffre aussi bas qu'en Grande-Bretagne, où la moyenne est de 33-11, avec une période de chômage de 10, 20 ou 30 p. 100.

Quand l'honorable député prend la défense des capitalistes de la Grande-Bretagne industrielle, il oublie que le gouvernement libéral aujourd'hui au pouvoir a été obligé de donner une orientation politique toute nouvelle au pays, et cela par les mesures qu'il juge nécessaire d'adopter pour subvenir aux besoins des populations ouvrières. En ce moment, de l'aveu des deux partis, la situation de la population rurale de la Grande-Bretagne est tout simplement déplorable.

M. CLARK (Red-Deer): Nullement.

M. NORTHRUP: L'honorable député nie le fait. Je me demande s'il est une seule de mes affirmations à laquelle il souscrirait. Il me contredit, lorsque j'avance que la situation de la population rurale de la Grande-Bretagne est déplorable. Sans doute, mon collègue est sincère dans sa dénégation; mais en affirmant que la situation actuelle des classes ouvrières et de la population rurale de la Grande-Bretagne n'est pas déplorable, il fait bien voir le peu d'estime qu'il professe pour ces populations.

M. CLARK (Red-Deer): Je regrette d'interrompre mon collègue, mais il ne saurait citer une seule parole d'un homme d'Etat britannique, se réclamant d'un parti quelconque, affirmant que la situation de la population rurale de la Grande-Bretagne est déplorable.

M. NORTHRUP.

M. NORTHRUP: Si j'avais seulement un quart d'heure à ma disposition pour examiner les discours du chancelier de l'échiquier, je pourrais prouver que son intention est de donner suite à l'idée qui a présidé à la création d'une commission d'enquête par l'adopton d'une loi qui figurera probablement parmi les principaux articles du programme du parti libéral aux prochaines élections de la Grande-Bretagne, et cela afin d'améliorer la situation des classes ouvrières, et l'une des principales dispositions de cette loi sera un salaire minimum.

Sir WILFRID LAURIER: Cette réforme irait à l'encontre de l'idée du système féodal.

M. le PRESIDENT: Le débat a déjà couvert une bien vaste champ.

M. KNOWLES: C'est sans doute par inadvertance que le député d'Hastings-est a dénaturé le sens de mes paroles.

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

Reprise de la séance.

M. NORTHRUP: Monsieur le président, quand vous avez quitté le fauteuil, je formulais quelques observations sur cette résolution tendant à venir en aide à l'industrie du plomb en Colombie-Anglaise, et vous en conviendrez, inviter cette Chambre à subventionner une industrie quelconque au pays semble de prime abord une proposition des plus singulière. Il importe donc d'analyser la situation, afin de bien comprendre les raisons invoquées à l'appui de cette subvention. D'aveu général, d'autres industries ont bénéficié de pareils subsides; mais cela ne fait que nous rapprocher d'un pas de la question de savoir quelles sont les raisons qui militent en faveur de cette subvention. Cela nous ramène à la racine même du problème, à savoir, s'il est jamais permis de subventionner une industrie, et de plus cela nous remet en présence de cette irritante question fiscale: le soi-disant libre échange et le protectionnisme. J'appuie la résolution à l'étude, parce que, à mon avis, c'est l'application pratiquée et sensée du protectionnisme, système dont l'histoire attestera le succès par le passé. Bien que le député de Red-Deer ait différé d'avis avec moi, quand j'ai affirmé que le régime douanier qui a rendu si puissante la Grande-Bretagne est le protectionnisme le plus prononcé qui ait jamais existé, s'il veut bien étudier la preuve, la loi et l'historique de ce régime, il en conviendra, un régime douanier comme celui en vogue en Grande-Bretagne, il y a quelques siècles, alors que la première infraction était frappée de l'amende, la seconde de mutilation et la troisième de la peine capitale, c'était là, dis-je, un protectionnisme assez peu mi-

tigé. Tel était le système en vogue en Angleterre.

M. CLARK: Sans doute mon collègue ne veut pas dénaturer le sens de mes paroles. Jamais je n'ai songé à nier que la Grande-Bretagne fût dotée d'un régime protectionniste, mais c'est sur les effets de ce régime que j'ai différé d'avis avec mon honorable collègue; et l'étude consciencieuse que j'ai faite de la statistique m'a porté à révoquer en doute la proposition affirmant que ce système avait eu pour conséquence la création de l'industrie en Grande-Bretagne.

M. NORTHRUP: Sans m'arrêter à me demander si le protectionnisme a abouti à la création de l'industrie en Angleterre—car, ce régime n'a pas produit le même effet en Irlande, par suite de la différente application de la loi dans ces deux pays—on en conviendra, l'Angleterre a été dotée d'un régime protectionniste et simultanément avec l'application de ce régime, elle est devenue le grand pays industriel, et quand s'effectua le changement de régime, les auteurs de cette réforme furent des protectionnistes à outrance, Richard Cobden et John Bright. Ils inaugurèrent en Angleterre, sous le nom de libre-échange, un protectionnisme comme il n'en a jamais existé ici, où la protection s'est appliquée à toutes les industries et à toutes les classes de la population, mais un protectionnisme restreint aux seuls industriels et en réalité le genre de protectionnisme qui a été couronné d'un succès sans égal, en ce qui concerne les industries, Si l'expérience de l'Angleterre pouvait nous servir de guide ici et si je ne me préoccupais que du seul intérêt des industries manufacturières, je me rallierais peut-être à l'avis du député de Red-Deer. Mais examinons les effets actuels du libre-échange en Angleterre.

J'emprunte le tableau suivant au Mail Year Book de 1912, qui donne la liste des salaires anglais pour 1911, et ce tableau contient le nombre d'ouvriers dans chaque industrie et la moyenne des salaires hebdomadaires.

Salaires des ouvriers, non compris les garçons et les enfants travaillant le temps complet.

		Par semaine.
482,000	hommes dans l'industrie textile gagnent..	23sh. 6d.
4,142,111	hommes dans l'industrie du vêtement ..	30sh. 2d.
1,100,000	" " bâtiment et charpente ..	32sh. ..
1,100,000	" " industrie des métaux et construction des navires..	33sh. 11d.
268,438	" " utilités publiques, gaz, eau..	28sh. 1d.
621,341	" " ouvriers de chemins de fer...	25sh. ..
569,185	hommes comme ouvriers agricoles, comprenant tous les revenus, de.	9sh. 2d. à 20sh. 9d.

La durée de l'emploi est de 10 à 20 et même 30 p. 100.

Le résultat du libre-échange comme doctrine à invoquer pour s'opposer à cette résolution, c'est que dans le plus grand pays manufacturier du monde, dans le plus riche pays du monde, dans un pays où les manufacturiers ont une richesse surabondante, les classes ouvrières du rang le plus élevé gagnent en moyenne 33 chelings et 11 deniers. Dans ces circonstances, est-il surprenant que M. Snowden, représentant les classes laborieuses, ait proposé à la chambre impériale des communes, le 3 mars dernier, un amendement au discours du trône:

Exprimant le regret que, vu des conditions industrielles et sociales existantes dans les grandes masses du peuple par suite de la déplorable insuffisance des salaires qui a persisté malgré la prospérité soutenue, ainsi qu'on le constate dans les statistiques de l'industrie et des emplois et un grand développement de la richesse nationale, conditions qui ont été aggravées par une augmentation considérable du coût de l'existence.

A l'appui de son amendement, M. Snowden a déclaré:

Que les avantages de ce développement industriel, de cette grande augmentation dans le montant de la richesse produite ne sont pas répartis d'une façon générale et que les avantages ne profitent relativement qu'à un petit nombre de personnes et que ceux qui produisent cette richesse, principalement par leur travail, ne retirent pratiquement rien de cette augmentation de bénéfices.

M. Snowden a aussi montré, en s'appuyant sur les dernières statistiques d'Angleterre et du pays de Galles seulement (sans compter l'Irlande et l'Ecosse), que près de sept cent mille personnes reçoivent, de temps à autre, des secours en vertu de la loi des provinces. Cela veut dire que l'an dernier, en 1912, alors que les statistiques de notre commerce extérieur indiquaient une augmentation d'environ 100 livres sterling sur les chiffres de l'année précédente, nous avions à peu près et certainement pas moins de trois millions de personnes différentes qui à un moment ou à un autre avaient dû demander les secours de la loi des pauvres.

Je cite l'extrait suivant de l'article:

M. Snowden fit remarquer que les statistiques du Board of Trade montraient que 23 pour 100 des hommes adultes recevaient un salaire inférieur à 25 sh. par semaine. En passant, M. Snowden a détruit la légende du Lancashire dont nous avons entendu parler depuis si longtemps disant que les ouvriers sont si prodigieusement prospères qu'ils ne veulent pas qu'on touche à l'arche d'alliance—le Cobdenisme: "Prenez la plus importante de nos industries manufacturières, celle de coton,

une industrie bien organisée où l'union ouvrière est devenue une tradition, qu'y voyons-nous? Nous constatons que dans cette industrie bien organisée et relativement bien payée, 21 pour 100 des travailleurs adultes pour leur temps complet gagnent moins de £1 par semaine et que dans cette même industrie, 48 pour 100 des hommes adultes reçoivent des salaires inférieurs à 25 sh. par semaine de travail complet". 22 pour 100 des ouvriers en général gagnant moins de £1 par semaine et plus de 50 p. 100 reçoivent moins de 25 sh. par semaine.

Une maison de produits textiles a annoncé la semaine dernière un dividende de 50 pour 100 et a placé près de £850,000 à son fonds de réserve. Le "Daily Mail" a annoncé que les bilans de certaines filatures de Lancashire indiquaient, pour 1912, un profit moyen vingt fois plus fort que celui de l'année précédente. Sur ce point nous poserons une question bien simple à nos lecteurs. Quand les ouvriers entendent de telles déclarations ou les lisent et savent qu'elles sont exactes, est-il surprenant qu'ils murmurent?

M. Snowden a donné lecture des relevés d'un grand nombre d'industries en grande partie placées sous la haute direction de gens qui appartiennent à la noblesse de Lloyd George, qui annonçaient des dividendes de 25 à 50 pour 100 et qui mettaient de fortes sommes au fonds de réserve. "Dans quel but entasse-t-on ces réserves? Quelle sera la situation du salarié quand l'industrie sera moins active? Ils n'ont aucune réserve. Une semaine après qu'aura commencé une période de déclin industriel vous verrez augmenter les statistiques du paupérisme; vous aurez des processions de sans-travail dans vos rues, le cri des affamés s'entendra partout dans le territoire et les patrons auront ces fortes réserves pour lutter contre les ouvriers et les obliger à se soumettre à une réduction de salaires".

Quand je constate qu'un tel tableau a été tracé au parlement impérial, comme étant les conditions existantes dans le plus grand pays manufacturier du monde, sous l'application du libre-échange, je crois pouvoir dire qu'au Canada nous ne voulons rien de pareil et, par conséquent, j'appuie la résolution tendant à aider par une prime modeste cette industrie particulière de la Colombie-Anglaise.

En agissant ainsi, je le fais simplement et uniquement pour des motifs qui devraient convaincre tous les hommes raisonnables. Je crois qu'un des plus grands malheurs dont ce pays ait à souffrir, c'est que non seulement nos adversaires, mais des députés de la droite et des manufacturiers ont égaré la population du Canada par l'emploi d'expressions qui l'ont empêché d'établir la distinction entre ce qu'est la protection et ce qu'elle n'est pas. Nous avons tous entendu des plaintes contre la protection excessive et nous avons vu parfois des manufacturiers dire que tel ou tel article du tarif était faiblement protégé. J'appuie cette résolution parce qu'elle ne comporte ni une protection élevée, ni une faible protection, bien que j'avoue n'avoir pas la moindre idée de ce que veut dire protection

M. NORTHRUP.

forte ou faible—mais simplement parce que c'est une protection. Quand des honorables députés parlent de forte ou de faible protection, ils violent réellement les usages et les coutumes de la Chambre. J'admets parfaitement le droit de mes collègues de parler en anglais ou en français, mais, ils n'ont pas le droit de faire usage d'une troisième langue et de parler d'une façon incompréhensible de protection élevée ou faible.

Je dis que ce n'est pas parler conformément aux règles académiques, c'est faire usage de termes qui produisent une confusion et qui peuvent amener des résultats embarrassants si on n'y remédie pas. Que veut dire protection élevée ou faible? Si un pays étranger a en abondance des mines de charbon et de fer, ses manufacturiers peuvent se procurer du fer, du charbon et peut-être de la main-d'œuvre à un prix comparativement faible et les manufacturiers canadiens cesseraient d'exister s'ils n'étaient pas mis en état de lutter avec leurs concurrents dans ce pays étranger, En admettant qu'un tarif de 30 p. 100 soit nécessaire pour accorder cette protection au manufacturier, la Chambre pourrait imposer un droit de 30 p. 100 et la protection serait accordée, mais elle ne pourrait pas donner une protection de 50 p. 100 quand 30 p. 100 suffiraient, les 20 p. 100 en plus n'étant pas du tout une prime, car les 30 p. 100 avaient donné et par conséquent employé toute la protection. De même, dans ce cas, 20 p. 100 ne serait pas une faible protection, mais une tentative de donner de la protection qui serait insuffisante de 10 p. 100. Si je pensais que cette résolution accorderait une protection de 30 p. 100, plus une prime de 20 p. 100, je m'opposerais à la résolution pour la prime de 20 p. 100. Le très honorable chef de l'opposition a dit ce matin que s'il était un libre-échangiste en principe, l'application du principe du libre-échange doit dépendre des circonstances et des conditions et sur ce point, je suis sûr que chaque membre de la droite doit être en complet accord avec mon très honorable ami. La première chose dont on doit s'assurer, c'est de savoir ce qu'est réellement. la vraie protection. Entendons-nous sur le sens de protection élevée et faible, à moins que l'expression n'ait aucun sens et je suis sûr qu'il en résulterait plus d'avantages pour les manufacturiers, sans parler des grandes masses du peuple du pays qui sont affectées par l'application de la protection.

Je désire attirer l'attention du comité sur quelques faits relatifs à l'état des affaires en Angleterre, sous le régime de la politique de libre-échange. Des statistiques impériales ont été citées ici—et sans aucun doute elles sont exactes—qui ont produit une impression absolument fallacieuse. Nous avons entendu parler de

temps à autre de l'industrie de la Grande-Bretagne; que les exportations avaient été de tant et les importations de tant; les statistiques industrielles d'Angleterre sont comparées à celle d'Allemagne, des Etats-Unis et du Canada et on en tire certaines conclusions. Je n'hésite pas à dire que l'on ne peut pas mettre en avant un argument aussi erroné que celui de l'Angleterre avec ceux d'aucun autre pays.

Les exportations et les importations anglaises, quand à leur effet sur le commerce, ne ressemblent absolument en rien à celles du Canada. On a dit que le commerce de la Grande-Bretagne avait atteint, rapidement, plusieurs millions de livres. En comparant le commerce anglais à celui du Canada on en arrive à conclure que le progrès commercial en Angleterre a été beaucoup plus grand qu'ici et que les importations et les exportations y ont augmenté beaucoup plus vite qu'au Canada.

Je tiens à dire que les importations et les exportations en Angleterre ont une signification toute différente de celle qu'elles ont au Canada. Quand nous lisons dans les statistiques canadiennes que nos exportations se sont élevées à tant, nous savons que le mot "exportation" s'applique à quelque chose qui a été récolté, cultivé ou produit au Canada. Mais nous ne devons pas oublier que la Grande-Bretagne est le marché du monde, de sorte que le sens d'exportations et d'importations y est tout différent. L'Angleterre fait un grand commerce de bestiaux et de beurre avec le Danemark; l'an dernier, l'Angleterre a vendu pour £74,000 de beurre au Danemark.

Il est vrai qu'elle a acheté pour £7,976,000 de beurre au Danemark, mais ce que je veux dire; c'est qu'une livre de beurre entre en Angleterre comme importation et en sort comme exportation; c'est la même livre dont il s'agit, bien que dans les relevés annuels on compte deux livres. Il est donc évident qu'on ne peut pas établir une comparaison juste entre les relevés commerciaux du Canada et ceux de l'Angleterre ou de tout autre pays. Prenez le café, par exemple; personne ne voudra croire que l'Angleterre soit un pays grand exportateur de café et qu'en 1911, elle en a exporté pour £2,704,000, chiffre qui est allé gonfler ses relevés d'exportation. Cependant, il ne faut pas oublier que dans beaucoup de cas, ces marchandises n'ont jamais touché le sol anglais; elles sont restées à fond de cale pendant quelque temps et ont ensuite été expédiées ailleurs, par le même navire. En 1911, l'Angleterre a exporté pour £2,415,000 de thé, soit pour plus de $10,000,000. Nous savons tous que l'Angleterre ne produit pas de thé; cependant, ses tableaux du commerce et de la navigation sont grossis d'une somme de $10.000,000, par suite de ce thé qui a été importé dans le pays et exporté de nouveau. En 1911, l'Angleterre a aussi exporté pour £1,223,000 de poisson et en a importé pour £3,911,000.

Je pourrais continuer indéfiniment à citer des chiffres dans le même sens, mais je crois en avoir dit suffisamment pour faire comprendre que nous ne devons pas nous laisser tromper par la prétention de ceux qui disent que le commerce de la Grande-Bretagne est très prospère, grâce à sa politique libre-échangiste, puisqu'une grande partie de ses marchandises touche à peine les ports anglais et sont expédiées dans d'autres pays. Les exportations et les importations de la Grande-Bretagne n'ont pas, dans leurs rapports avec la prospérité du pays, la même signification que les importations et les exportations du Canada.

J'apuie la présente résolution, parce que c'est une mesure protectionniste et je ferai observer qu'en agissant ainsi je suis l'exemple donné par tous les pays civilisés du monde. On emploie bien souvent l'expression "libre-échange", comme si elle avait un sens défini. Beaucoup de Canadiens lisent un ouvrage sur le libre-échange—celui de John Stuart Mill, par exemple—dans lequel la question est traitée à un point de vue abstrait, et ils en tirent certaines conclusions. Mais puisque dans le Royaume-Uni, que l'honorable député de Deer aime tant à citer pour démontrer les avantages du libre-échange, le peuple paie de $350,000,000 a $360,000,000 par année, en impôts sur ce qu'ils mange, boit et fume, il est difficile de prétendre que le libre-échange existe en Angleterre.

Je n'ai aucune hésitation à dire qu'il n'y a que dans les profondeurs de l'Afrique et des régions les plus éloignées de l'Asie que le libre-échange existe réellement dans sa plénitude.

M. KNOWLES: Depuis nombre d'années j'ai la conviction intime que le but et les intentions des protectionnistes sont d'embrouiller les idées et d'égarer le penseur; l'honorable député de Hasting-est (M. Northrup) vient de nous en donner la preuve dans le discours qu'il a prononcé. Après avoir réfléchi pendant deux heures sur ce qu'il disait, je n'avais qu'une vague idée du but auquel il tendait. Maintenant qu'il a parlé pendant vingt minutes de plus, je suis plongé dans l'obscurité la plus profonde. Peut-être que le ministre des Finances qui a fréquenté les deux écoles, conservatrice et libérale, pourra saisir le sens de l'argumentation de mon honorable ami et arriver à y trouver un sens quelconque. Pour ma part, tout ce que j'ai cru deviner c'est qu'il disait que la protection est une chose qui n'existe pas.

M. NORTHRUP: Je n'ai rien dit de tel.

M. KNOWLES: Qu'il n'est pas permis de parler de protection dans cette Chambre.

M. CARVELL: J'ai compris qu'il était en faveur d'un abaissement du tarif.

M. KNOWLES: Je crois qu'il a prétendu qu'il n'était pas plus permis de parler de protection excessive dans cette Chambre que de parler gaélique ou allemand.

M. NORTHRUP: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. KNOWLES: Mais je ne comprends pas pourquoi il fait une pareille affirmation. Cette question de tarif était discutée dans cette Chambre longtemps avant qu'aucun de nous en fit partie, et venir dire qu'il n'est pas permis de parler de protection, parce que l'anglais et le français sont les deux seules langues reconnues par la Chambre...

M. NORTHRUP: L'honorable député défigure le sens de mes paroles, sans le vouloir, sans doute. Je n'ai pas dit qu'il n'était pas permis de discuter cette question, mais j'ai dit que l'expression ' protection excessive ' n'a pas de sens.

M. KNOWLES: Alors, je retire ce que j'ai dit et j'ajoute que je n'ai pas la moindre idée de ce que mon honorable ami entend par ces paroles. Il ne s'est pas même donné la peine d'expliquer en quoi consiste une protection raisonnable. Il pense peut-être que c'est aussi une question qu'il n'est pas permis de traiter ici.

M. NORTHRUP: Une protection raisonnable serait une protection réelle et, par conséquent, l'expression est juste.

M. KNOWLES: Pour ma part, je considère que la protection n'est à sa place nulle part et ne devrait pas être tolérée. Dès le début de ses remarques, mon honorable ami, sans le vouloir, sans doute, a défiguré le sens de mes paroles. Il a prétendu que je donnais une preuve de mon manque de patriotisme en demandant au ministre des Finances quel avantage matériel pourrait résulter pour la Saskatchewan de l'établissement de cette industrie dans la Colombie-Anglaise. Je ferai observer que j'ai dit en toute lettre: " quel avantage, en dehors de la satisfaction que nous éprouvons tous à voir nos concitoyens de la Colombie-Anglaise prospérer." Après que la question était ainsi posée, il n'était ni généreux ni courtois de la part de l'honorable député de parler de mon manque de patriotisme.

Le ministre avait dit que la Saskatchewan retirerait des avantages de cette politique; connaissant la tendance des membres de la droite à soupçonner notre patriotisme, j'ai pris la peine de dire que nous reconnaissions comme un avantage pour tout le pays ce qui pouvait contribuer à la prospérité d'une partie de la confédération, mais même après cette explication, l'honorable député de Hasting-est n'a pas pu s'empêcher de saisir son drapeau, de l'agiter devant nos yeux et de nous accuser de manquer de patriotisme.

Mes lectures et l'expérience m'ont enseigné qu'ici, comme dans tous les autres pays, le seul moyen d'avoir une population patriote, c'est de la traiter avec justice et de la rendre satisfaite de son sort. Par ce moyen seul vous aurez une population patriote et une politique comme celle que prêche mon honorable ami, une politique qui enlève à une classe de la communauté son droit de commercer librement sur les marchés de l'univers n'est pas de nature à nous donner, dans les provinces de l'Ouest, une population patriote et satisfaite de son sort.

L'honorable député a tiré des leçons intéressantes de l'histoire économique de la Grande-Bretagne. Il m'est arrivé bien souvent de le perdre de vue au cours de ses dissertations, mais d'aussi près que j'ai pu le suivre, sa prétention se réduit à ceci: l'industriel anglais, dans la première partie du dix-neuvième siècle, était parvenu à s'établir si solidement et avait atteint une si grande prospérité, grâce à la protection, qu'il décida d'appliquer le frein du libre-échange pour ne pas devenir trop riche.

M. NORTHRUP: Je n'ai rien dit de semblable.

M. KNOWLES: Si son raisonnement avait quelque sens, il voulait dire que l'industriel, en Angleterre, avait prospéré sous le régime de la protection et que si nous avons un riche marché dans le Royaume-Uni, c'est parce que ce pays est devenu très prospère, grâce au développement de ses industries sous le régime protectionniste, dans la première moitié du dix-neuvième siècle. Il a ajouté que les industriels anglais avaient renoncé à la protection et pourquoi auraient-ils pris cette décision, si ce n'était pour augmenter encore leur prospérité. Il prétend que ces industriels étaient prospères et occupaient une position idéale, sous un tarif protectionniste. Si nous devons en croire ses paroles, quelle raison avaient ces industriels de se priver des énormes avantages qu'ils possédaient. La seule conclusion à tirer des explications de mon honorable ami, c'est que les Anglais, après avoir travaillé à assurer leur sort au moyen de la protection, se sont aperçus qu'ils perdaient leur temps et se sont débarrassés de leurs entraves, pour jouir des avantages du libre-échange. Cependant, l'honorable député nous accuse aujourd'hui de manquer de patriotisme, parce que nous demandons la disparition des entraves, pour que le Canada puisse devenir un jour ce que l'Angleterre est aujourd'hui.

Mon honorable ami dit qu'une recherche d'un quart d'heure lui suffirait pour nous fournir la preuve de l'expansion des industries anglaises sous le régime protectionniste. Il a eu deux heures à sa dispo-

sition, après la suspension de la séance, et à la reprise, il n'avait aucune preuve à apporter.

J'aime et j'admire l'empire anglais autant que qui que ce soit, bien que je ne fasse pas une inutile parade de mon patriotisme, et j'éprouve un réel chagrin quand je vois des hommes de bon sens faire une peinture exagérée et fausse des malheurs et des misères de la mère patrie pour l'unique satisfaction d'opposer un argument à leurs adversaires. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du lien britannique ou de la cause impérialiste, de persuader les Canadiens que le peuple anglais meure de faim et que les fourneaux économiques fonctionnent dans tout le pays. Si l'Angleterre nous est si chère, pourquoi la souffleter ainsi à toute occasion; quel intérêt avons-nous à décrier ainsi notre mère patrie?

Quoi qu'en dise l'honorable député, les industries anglaises n'ont jamais connu la prospérité, tant qu'elles n'ont pas été débarrassées des entraves de la protection. En 1800, les exportations de la Grande-Bretagne s'élevaient à £39,500,000; en 1837, elles n'atteignaient que £37,000,000. Il y a donc eu une diminution, dans les trente-sept premières années du dernier siècle. En 1842, elles atteignaient £50,000,000; cette légère augmentation était due à l'expansion donnée au commerce par l'invention des chemins de fer. En 1878, trente-six ans plus tard, sous le régime du libre-échange, les exportations s'élevaient à £277,000,000. Mon honorable ami prétend-il sérieusement que les industries de la Grande-Bretagne ont profité, ont progressé et se sont développées, sous le régime de la protection, comme sous le régime du libre-échange?

M. NORTHRUP: Ils n'ont jamais eu le libre-échange en Angleterre et ils ne l'ont pas encore aujourd'hui.

M. KNOWLES: L'honorable député va être obligé de refaire notre éducation et inventer de nouveaux dictionnaires. Si le libre-échange n'existe pas en Angleterre, je ne sais pas du tout où j'en suis. J'ai toujour cru que l'Angleterre était libre-échangiste et mon honorable ami a même affirmé que ce régime était aujourd'hui absolument inefficace, il nous en a même donné la preuve. Maintenant, il revient sur ses pas et dit que le libre-échange n'existe pas en Angleterre. S'il en est ainsi, je maudis la protection qui a réduit la mère patrie à l'état misérable où elle se trouve.

M. NORTHRUP: Je suis bien aise de constater que vous en faites l'aveu.

M. KNOWLES: Je m'applique, avant tout, à rechercher et à développer tout ce qui est de nature à promouvoir le bien-être du pays, et non pas à trouver, pour les énoncer aux Débats, des renseignements qui sont préjudiciables à l'Angleterre. Tel que je le comprends, l'argument invoqué par mon honorable ami, si on l'étudie à fond, revient à dire—au contraire de ce qu'affirme l'honorable député—que l'Angleterre a prospéré dans un degré encore inconnu, sous la politique de libre-échange, tandis que, sous la politique de protection, ses progrès ont été nuls. Il a parlé des salaires payés en Angleterre. Ainsi que mon honorable ami de Red-Deer l'a fait observer, le président Woodrow Wilson, au cours de sa dernière campagne électorale, a déclaré, à maintes reprises, ce qui n'a jamais été contredit, c'est-à-dire que les tisserands de Lowell (Massachusetts) travaillaient à un salaire d'un dollar par jour, ce qui représentait, certes, des gages moins élevés que ceux que recevaient les tisserands du Royaume-Uni.

M. BENNETT (Calgary): C'est le motif pour lequel ils se sont mis en grève.

M. KNOWLES: Mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup) nous a-t-il indiqué les salaires que ces ouvriers retiraient, en Angleterre, sous la protection? S'il comparaît les gages payés, en Angleterre, sous la protection, avec ceux payés sous le libre-échange, il constaterait que les premiers étaient des salaires de famine. Il peut arriver que les classes ouvrières de l'Angleterre ne gagnent pas suffisamment, aujourd'hui. L'état social est loin d'être idéal, dans le cas de la Grande-Bretagne. Le défaut provient du système malheureux et injuste qui permît à une classe de la population de centraliser toute la richesse du pays. Voici ce que fera la protection dans notre propre pays: la centralisation de fortunes immenses. La pauvreté qui existe, en Angleterre, et dont mon honorable ami a parlé, est due à ce système de caste qui centralise la richesse et la possession des terres entre les mains d'un petit nombre, et elle ne provient pas du tarif en vigueur. L'argument invoqué par mon honorable ami tend à établir qu'en tant qu'il nous est permis de tirer une leçon de l'histoire de l'Angleterre, il nous importe de prendre immédiatement le moyen de développer nos ressources, grâce à un tarif de libre-échange, et que plus tôt nous prendrons cette attitude — suivant en cela l'exemple de l'Angleterre — mieux ce sera pour nous, considérant que, par contre, plus nous resterons en l'état où nous nous trouvons, aujourd'hui, plus fermement sera établie la haute main qu'exercent, au préjudice des intérêts bien entendus du pays, les ministres et leurs partisans.

Mon honorable ami de Hastings dit que si la population de la Saskatchewan entretient l'avis qu'elle ne saura être soumise à un tarif, il vaut aussi bien, pour nous, détruire la Confédération. Ce n'est certainement pas là l'attitude que nous tenons. Qu'on me permette de faire connaî-

tre, une fois pour toutes, la position que je tiens à l'égard du tarif. Dans une certaine mesure, nous sommes prêts à encourager l'établissement d'industries, au Canada—c'est peut-être tout ce que nous pouvons faire, parce que notre nombre n'est pas grand—mais il doit être parfaitement compris que nous sommes prêts à en agir ainsi librement, et que personne, qu'il demeure à Toronto ou dans les Kootenay, n'a le droit de mettre la main dans nos goussets et d'y prendre notre argent. Si l'on nous demande de discuter ensemble et de consentir un certain montant de protection, nous sommes prêts à débattre la question, mais personne n'a le droit de venir nous dire: Je réalise tant de bénéfices de mon industrie, mais cela ne me suffit pas; je veux obtenir une gratification que vous serez forcés d'acquitter. Quand les producteurs de plomb nous disent: Vous devez nous donner deux ou trois milliers de dollars en prime; pour nous aider, vous devez payer plus cher votre bois marchand et non seulement vous devez être des acheteurs de notre produit, mais encore des exploités, nous protestons énergiquement.

L'autre jour, l'honorable représentant de Peterborough (M. Burnham) m'a demandé s'il n'était pas vrai que les cultivateurs des prairies étaient prospères—comme si le fait qu'ils étaient prospères constituait une raison quelconque qui permît aux marchands de bois de la Colombie-Anglaise, ou aux capitalistes de Toronto ou d'aucune autre partie du Canada de faire disparaître cette prospérité. C'est la prétention qu'entretiennent ces gens-là, qu'ils ont le droit de s'emparer de notre argent, qui fait bouillir le sang dans nos veines. Nous nous réjouissons de voir prospérer nos compatriotes canadiens. Pour nous, c'est un sujet de légitime orgueil de réaliser que nous élevons une nation, au Canada, mais, lorsque nos amis les manufacturiers et les fabricants envahissent les couloirs de ce Parlement et s'efforcent de nous dicter la loi, en disant: Nous ne sommes pas satisfaits des profits illicites que nous avons déjà réalisés, avec votre connivence, et si vous ne nous donnez pas d'avantage, nous emploierons les grands moyens, nous nous révoltons contre cette outrecuidance.

M. BENNETT (Calgary): Je voudrais demander à mon honorable ami de nous dire pourquoi il n'a pas fait ce discours en 1908?

M. KNOWLES: J'ai prononcé déjà des discours plus énergiques d'après ces données.

M. BENNETT: On ne les trouve pas aux Débats. Je ne me rappelle pas avoir lu un seul discours de l'honorable député contre l'octroi de cette prime.

M. KNOWLES: J'ignore si c'était dans cette Chambre ou ailleurs; cependant, je ne m'oppose pas trop fortement à l'octroi de cette prime. (Exclamations.) Les industriels protégés ne se défendent que par des arguments fallacieux et embrouillés, ainsi que je l'ai dit en cette Chambre; je pourrais citer à mon honorable ami les termes mêmes que j'ai employés et que je répète, en disant qu'à mon avis la protection est une abomination; qu'elle est basée sur les coalisations et qu'elle est la cause de pertes sensibles pour tous les pays où elle règne. J'ai déjà déclaré en ce Parlement, et je le proclame, à nouveau, que je sers mieux mes électeurs en appuyant le parti qui demande l'abaissement du tarif. En face des deux partis, je n'hésite pas une seconde à donner mon appui individuel au parti qui prône l'abaissement du tarif, et si l'honorable député veut lire ce que j'ai dit dans le passé, au sujet du tarif, il constatera que je me suis servi alors d'un langage plus énergique que ne l'est celui que j'emploie en ce moment.

M. BENNETT: J'ai observé que l'honorable député a toujours voté à propos.

M. OLIVER: L'argument qu'on a invoqué en faveur de cette résolution est basé sur l'avancé que cette dernière ne constitue, ni plus ni moins, que la continuation de la politique adoptée par le Gouvernement libéral. Il est vrai que cette résolution demande qu'on dispose d'une certaine balance d'un crédit demandé par l'ancien Gouvernement pour une fin spéciale, mais je tiens à faire observer que l'état de choses qui existait, lorsque le ministère précédent a fait adopter ce crédit et qu'il a décrété les primes sur le plomb, ne se produit pas, aujourd'hui. L'argument que la présente résolution est la continuation de l'ancienne politique n'est pas bien fondé.

Je sais que la raison du blâme que nos amis ministériels adressent à l'opposition, c'est que leur politique est la même, et c'est à cette façon de mener l'attaque que je m'oppose le plus énergiquement possible. La prime sur le plomb a été accordée, aux conditions et au temps décrits par mon honorable ami de Kootenay. L'état de choses qui existait alors justifiait cette prime; je ne poserai pas ainsi la question, non, mais je dirai que la situation pouvait donner raison aux anciens ministres d'accorder cette prime. Peu importe, après tout, qu'on puisse ou non établir le bien fondé de cette attitude. L'état de choses étant modifié, je maintiens que le fait seul que le crédit n'est pas épuisé ne constitue pas une raison qui peut engager les honorables ministres à proposer la continuation de cette prime.

M. GREEN: Quel est le fait qui porte l'honorable député à dire que l'état de choses a changé et que le motif qui avait en-

gagé l'ancien Gouvernement à accorder cette prime est maintenant disparu?

M. OLIVER: Je prends ce que l'honorable député lui-même a dit à la Chambre; que, lorsque cette prime a été accordée, l'industrie du plomb était dans un marasme presque complet, à cause de l'abaissement des prix. La prime fut accordée et l'industrie du plomb subsista jusqu'au jour où le prix de cet article augmenta considérablement. Que les prix aient augmenté, cela est absolument établi hors de tout doute, par cet autre fait que la prime n'a pas été épuisée, car si les prix en étaient restés au chiffre où ils se trouvaient, lorsque cette prime fut votée, il y a longtemps que celle-ci aurait été épuisée. Mais la prime devait, dans l'intention de ceux qui l'avaient accordée, tirer d'une impasse difficile l'industrie du plomb. Mon honorable ami a dit, en termes formels, à la Chambre—et il connaît parfaitement les faits—que la prime fut accordée dans le but que je viens d'indiquer. Cette fin ayant été atteinte et le temps des difficultés étant disparu, mon honorable ami doit prendre la responsabilité, ainsi qu'il le dit lui-même, de continuer cette prime, rétablissant par ce moyen cette industrie qui, étant donné l'état de choses qui existe présentement, n'a pas besoin de cette faveur.

Il ne s'agit, il est vrai, que d'un montant de $600,000 et ce montant, a déjà été, pour ainsi dire, mis de côté pour cette fin. Mais l'argument invoqué par mon honorable ami et qu'ont employé tous les membres de la droite qui ont discuté cette question et qui a été admis, jusqu'à un certain point, par les membres de la gauche, je puis le dire, c'est que l'honorable ministre ne fait que continuer la politique de l'ancien Gouvernement libéral. C'est contre cet argument que je tiens à protester, et cela, de la façon la plus catégorique possible; non, l'honorable ministre ne continue pas la politique de l'ancien Gouvernement libéral; il prend sur lui de remettre, si l'occasion de le faire se présente—peut-être ne s'offrira-t-elle jamais—la somme de $600,000 à ceux qui exploitent l'industrie du plomb, au Kootenay, advenant une baisse dans les prix du plomb. Qu'on se rappelle bien, ce ne fut pas simplement parce que les prix du plomb étaient abaissés que fut votée, à l'origine, la prime à l'industrie du plomb, ce fut pour conserver cette industrie, dans des circonstances spécialement difficiles. Il ne s'est pas agi uniquement de prendre tant d'argent dans le trésor public et de le remettre à ceux qui extraient le plomb, ce à quoi se résume la proposition que l'honorable ministre nous soumet aujourd'hui.

M. WHITE (ministre des Finances): Je suppose que l'honorable député veut parler de moi. S'il a compris que je soutenais que le seul motif qui pouvait nous engager à accorder cette prime, c'était d'épuiser la balance de ces $600,000, il n'a pas saisi ce que j'ai dit. Nous assumons toute la responsabilité de l'octroi de cette prime et je dis que l'état de choses est tel qu'il nous donne raison d'en agir ainsi. L'honorable député sait qu'il y a une diminution, lorsque le prix dépasse £14,105, la tonne. Nous disons que, tenant compte de l'état de choses qui existe en Colombie-Anglaise, y compris celui qui se rattache à la main-d'œuvre, les raisons qu'on invoquait, en 1908, pour accorder cette prime, subsistent encore aujourd'hui, et que, en conséquence, nous croyons ne pas errer en accordant cette prime.

M. BENNETT (Calgary): Bien qu'il puisse arriver qu'on ne la dépense pas.

M. OLIVER: C'est justement le point que je désire à présent établir d'une manière définitive, si on me le permet. Je considère l'assertion de mon honorable ami de Kootenay. J'étais membre de la Chambre, lorsque la dernière prime a été accordée, et je suis très au fait des arguments apportés en sa faveur. J'ai rencontré la délégation de la Colombie-Anglaise, qui est venue à Ottawa et a présenté des arguments à son appui. Je ne parle donc pas inconsidérément, lorsque je dis qu'on a accordé la prime dans le but déterminé de faire franchir une période difficile à l'industrie du plomb. On ne l'a pas accordée dans le but d'accorder une prime à l'exploitation des mines de plomb dans le Dominion du Canada, à titre de politique permanente. On n'a jamais, au nom de l'industrie de l'exploitation des mines de plomb, caressé cette idée, ni adressé cette demande, et je suis convaincu que cette demande aurait été rejetée, si elle avait été formulée. Je le réitère, on a adressé la demande dans le but de permettre à l'industrie du plomb de franchir une période difficile de son existence, et non en vue d'établir une politique permanente, accordant une prime à l'exploitation des mines de plomb au Canada.

M. BURNHAM: L'honorable député adhère-t-il à la théorie qu'il faudrait seulement aider ces industries à franchir ces périodes critiques?

M. OLIVER: Je suis porté à croire qu'il se présente des occasions où l'on peut aider à toute entreprise ou industrie au Canada au profit de la société. Mais je ne discute pas ce point-là; il me semble que c'est une juste proposition. Il peut surgir des circonstances difficiles, et une industrie particulière peut revêtir une telle importance, qui justifie l'octroi d'une aide spéciale pendant une certaine période, afin de permettre à cette industrie de franchir une période difficile. Néanmoins, si l'on déclare que, pour être tenue à flot, cette industrie

ou toute autre industrie exige une aide permanente, à même le Trésor public, j'affirme alors, avec mon honorable ami de Moosejaw, que l'industrie n'a aucun droit de demander au peuple canadien de protéger son existence. J'ajoute même qu'il est plus économique et plus avantageux pour le Canada que cette industrie disparaisse. Je me suis appliqué à établir le point en litige entre les deux côtés de la Chambre: la différence entre la politique du Gouvernement précédent et celle du Gouvernement actuel au sujet de cette légère prime de $600,000 accordée à l'industrie du plomb. La question des primes surgira; celle de la protection se présentera. Je désire faire consigner ici mes paroles, à cette époque et dans ces circonstances particulières, comme accusant une attitude déterminée. Lorsque le Gouvernement présentera d'autres propositions en vue de continuer la protection, soit sous forme de prime ou de droit—il ne pourra débattre ce point, car nous l'avons débattu—il en a le droit. En ce qui concerne la prime sur le plomb, l'action exercée l'a été dans des circonstances spéciales. Ces circonstances spéciales ont disparu, et la raison n'existe pas aujourd'hui. Le Gouvernement assume la responsabilité de poursuivre une politique de simple versement de deniers, à même le Trésor public, dans le but de maintenir les profits d'une industrie établie. Si l'industrie du plomb de la Colombie-Anglaise, après une existence de quinze années, n'est pas en état de se maintenir seule, elle n'est pas, en ce cas, d'une espèce qui a droit d'obtenir une aide spéciale, et elle ferait mieux de cesser ses opérations. Je crois que l'industrie du plomb est arrivée à un point où elle peut se maintenir par ses seules ressources, par son propre mérite, tout comme la production du blé dans les prairies doit pourvoir à elle-même. Dans le cas contraire, que les gens qui exploitent des mines de plomb reçoivent le même avis que celui donné si gratuitement aux producteurs de blé, à qui l'on conseille de se livrer à la culture mixte, si la production du blé n'est pas profitable. Je recommande à l'exploiteur de mines de plomb qu'il laisse le plomb pour l'or.

M. GREEN: L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) déclare avec une extrême franchise qu'on a accordé la prime sur le plomb à une époque particulière, où elle était nécessaire, du moins, au point de vue des honorables députés de la gauche, y compris l'honorable préopinant, dans des conditions qui existaient alors. Il n'a rien affirmé pour montrer que les conditions sont aujourd'hui essentiellement différentes. Je soutiens que, en même temps, que l'industrie a sans doute bénéficié durant le paiement de cette prime, elle n'est pas cependant parvenue à un point, où elle soit en état de subsister, grâce à ses seules ressources.

M. OLIVER.

En ce qui concerne la question du faible prix du plomb, l'honorable député d'Edmonton doit savoir que le marché du plomb n'a jamais été ferme, qu'il a subi ses hausses et ses baisses. On accorde la prime dans le simple but d'équilibrer et d'affermir le marché. Si l'honorable député pouvait assurer à ce comité et aux producteurs de plomb que le prix courant du plomb se maintiendra durant les cinq prochaines années, il ne faudrait peut-être pas renouveler cette prime; mais nous pouvons, dans un, deux ou six mois, être en posture de voir le plomb réintégrer son ancien prix, alors qu'il sera nécessaire de payer cette prime, si l'on désire que cette industrie continue d'exister.

On ne peut révoquer en doute que les conditions du marché du plomb et de l'exploitation des mines de plomb soient telles qu'il est indispensable de continuer d'accorder cette prime. Il est vrai que la production du plomb avait presque cessé dans la Colombie-Anglaise, il y a dix ans. La production a aujourd'hui atteint une quantité suffisante. Mais ceux qui se sont livrés à l'industrie de la production du plomb ne font que commencer à acquérir de l'assurance et à être dans l'état, où nous désirons les voir, à titre de Canadiens, de pouvoir produire du plomb et de l'écouler sur les marchés du monde. Il ne faut pas oublier que les droits sur le plomb et sur les produits du plomb sont très faibles. Je crois que le droit sur le plomb en saumon est de 15 p. 100, et qu'il est réduit à 10 p. 100, en vertu du tarif préférentiel. Cela conservera difficilement notre marché à nos producteurs de plomb, à l'encontre des mines de l'Espagne, du Mexique et des pays où, en raison du coût moins élevé de la main-d'œuvre et des fournitures, on peut produire le plomb a un bien plus faible prix.

En présence des droits aussi peu élevés, dont est frappé le plomb à l'importation, et du coût aussi élevé au Canada de la main-d'œuvre et des fournitures, le Gouvernement poursuit la politique régulière en octroyant cette prime sur le plomb. Il n'est pas de conséquence qu'elle ait été présentée par le Gouvernement précédent ou bien par le Gouvernement actuel.

M. BENNETT (Calgary): Je me rappelle, monsieur le président, l'occasion à laquelle ce Parlement a rendu une loi accordant une prime à l'industrie du plomb. Avant 1903, on avait fait circuler de nombreuses pétitions par toute la province d'Alberta. Je me rappelle en avoir signé une, car je l'ai cru nécessaire pour les raisons exposées par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Si je ne me trompe, toutes les organisations agricoles de l'Alberta méridionale ont signé ce mémoire, qui a été présenté au Gouvernement alors au pou-

voir. Ce mémoire énonçait que si l'on plaçait l'industrie du plomb sur une base solide et permanente, elle procurerait un marché pour les produits des cultivateurs de l'Alberta méridional. Après que la prime eût été accordée et placée sur une base solide, trois wagons réfrigérants par semaine transportaient à Kootenay les laitages et les produits agricoles de l'Alberta, tandis qu'aujourd'hui ce nombre s'est élevé à un par jour. Je pourrais apprendre à mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) que la ville d'Olds a très considérablement augmenté la quantité de beurre et de produits agricoles expédiée à Kootenay, à cause du marché créé à la suite de la construction de la fonderie, mentionnée par mon honorable ami de Kootenay (M. Green), et qui emploie un grand nombre d'hommes.

C'est d'après ce principe qu'a été accordée cette prime, qui se chiffre par $2,500,000. Je suis obligé de dire que, en raison de l'augmentation accusée dans le nombre des ouvriers employés dans les camps et les fonderies de la Colombie-Anglaise, nous recevons une bien plus forte demande des produits agricoles des régions de Lethbridge et de l'Alberta méridional, et s'étendant au nord jusqu'à Lacombe. De fait, la demande parvient au nord jusqu'à Lacombe. Elle s'est étendue jusqu'à Stettler dans un sens, puis dans différents endroits le long de la ligne de l'Alberta, Irrigation and Railway Company. A présent, ces produits sont en grande partie consommés aux endroits où l'on a construit des fonderies, à cause de cette prime. Il existe une explication des bienfaits de la protection accordée à une industrie particulière, s'étendant à d'autres qu'aux bénéficiaires directs de la prime. Il est un cas où la protection a encouragé les intérêts agricoles de l'Alberta méridional. Je rappelle le fait que les cultivateurs de l'Alberta méridional n'ont pu trouver de marché facile pour écouler leurs produits dans la Colombie-Anglaise avant la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau. L'honorable député d'Edmonton se rappellera l'encouragement que ces travaux ont donné au développement de l'agriculture dans l'Alberta.

Lors de l'établissement de la ligne, il a fallu étudier la question du développement d'un marché pour les cultivateurs de l'Alberta, et, à cette époque-là, l'indusrie de la fonte avait presque cessé ses opérations. Les cultivateurs avaient un besoin impérieux du marché que leur procurerait l'industrie de la fonte. Lorsqu'il a été signé des pétitions, non par les manufacturiers —je voudrais que l'honorable représentant de Moosejaw (M. Knowles) le comprenne— non signées par ces messieurs dont il parle, mais signées par les cultivateurs, les éleveurs et les producteurs des plaines de l'Ouest, et lorsque le Gouvernement s'est rendu à ces pétitions et a accordé cette prime à l'industrie du plomb, cela a apporté un autre encouragement au développement de l'agriculture dans l'Alberta méridional, et procuré un marché facile et avantageux aux cultivateurs, à cet endroit, pour écouler leurs laitages et les produits agricoles. Tels sont les faits relatifs à une chose particulière, dont j'ai une connaissance personnelle.

Lorsque l'ancien Gouvernement a octroyé une prime à cette industrie, il a décrété que si le prix du plomb se maintenait à un certain chiffre, il n'exigerait pas d'aide, mais que, si, en raison des conditions du marché de l'univers, le prix du plomb s'abaissait à un certain chiffre, la prime deviendrait alors automatiquement en vigueur. Cinq années se sont écoulées, et les deux millions et demi n'ont pas été dépensés. En 1908, on a encore renouvelé la prime, et nous voici de nouveau à la fin d'un autre quinquennat. Le ministre des Finances ne se propose aucunement d'accorder la prime. Il dit: J'ai l'intention de continuer le principe inauguré par les libéraux, quand ils étaient au pouvoir, et c'est un principe vrai que si, à cause de conditions non locales, mais universelles, le prix du plomb tombe à un chiffre qui ferait décliner l'industrie dans la partie méridionale de la Colombie-Anglaise, grâce à cette prime j'encouragerai cette industrie au point de décréter que le plomb aura un certain prix sur les marchés du monde. En conséquence, cette industrie pourra être maintenue, et elle procurera de l'emploi à des centaines, voire à des milliers d'ouvriers dans tout Kootenay. Par suite, les cultivateurs de l'Alberta, qui sont les bénéficiaires ultimes, qui produisent le beurre, les œufs, la viande, qui sont les fournisseurs des employés de ces fonderies, et fournissent l'avoine, nourriture des chevaux, possèderont un marché. En définitive, les Canadiens profiteront donc de chaque dollar dépensé.

Il peut fort bien arriver que si, au bout de cinq ans, cette industrie n'est pas dans le marasme, pas un seul sou de cette somme ne sera payé. D'un autre côté, si par suite d'un changement des conditions économiques ou de la mévente de la part des manufacturiers des autres parties du monde, le prix du plomb sur le marché est inférieur à un certain chiffre, ces $600,000 pourront servir à maintenir cette industrie sur une base rémunératrice. Ce ne sont pas les producteurs de plomb eux-mêmes qui en profitent le plus, mais les milliers de gens qui en tirent partie indirectement. C'est pour cette raison que j'appuie le projet de résolution.

M. OLIVER: Le représentant de Calgary se trouve beaucoup mieux dans le domaine

du rêve que dans celui de la réalité. Quant à la quantité de beurre et d'œufs fournis au Kootenay par l'Alberta, il fut un temps où il y avait peu d'habitants dans l'Alberta et où il y en avait beaucoup dans le Kootenay, et en ce temps-là, le marché du Kootenay valait beaucoup pour l'Alberta. Mais, de nos jours, la population de l'Alberta est plus nombreuse et celle du Kootenay l'est moins, et ce dernier marché n'est pas très avantageux. L'honorable député a pris ses rêves pour des réalités.

M. BENNETT (Calgary): N'est-il pas vrai que chaque jour un wagon-glacière se rend dans le Kootenay sur la voie du Pacifique-Canadien?

M. OLIVER: Je ne puis dire.

M. BENNETT: Eh bien! je puis le dire, et c'est là la différence.

M. OLIVER: L'honorable député sait qu'il y a aujourd'hui moins d'habitants dans le Kootenay qu'il y en avait l'an dernier, et qu'il y en avait moins l'an dernier que l'année précédente.

M. BENNETT: Ce n'est pas ce que disent les habitants du Kootenay.

M. OLIVER: Néanmoins, c'est un fait. J'ose dire que la population du Kootenay n'est pas plus nombreuse qu'elle l'était il y a dix ans lorsque l'on a commencé à accorder des primes à l'industrie métallurgique. La population du Kootenay n'a pas augmenté au point de procurer aux cultivateurs de l'Alberta le marché dont parle mon honorable ami. Cette idée est plus absurde qu'on ne pourrait le dire. Ainsi que tout le monde l'admettra, les primes ont été accordées pour favoriser l'extraction du plomb, et en autant qu'elles ont profité à cette industrie, elles étaient avantageuses pour les habitants de l'Alberta. Mais, je déclare que l'honorable député met son imagination à contribution lorsqu'il invoque à l'appui du projet le marché que le Kootenay procure aux habitants de l'Alberta.

L'honorable député sait, j'imagine, que la ville de Calgary qu'il représente ne s'approvisionne pas dans le voisinage des articles que l'Alberta, dit-il, transporte dans le Kootenay. Les environs n'en produisent pas assez pour s'approvisionner; néanmoins, l'honorable député dit qu'il appuie le projet des primes à la fabrication du plomb, parce qu'elle procure aux cultivateurs de l'Alberta un débouché pour leurs produits. L'honorable député ne devrait pas faire perdre le temps de la Chambre en racontant de telles balivernes. Sa théorie est belle, mais l'inconvénient est qu'elle ne repose pas sur les faits.

M. BENNETT (Calgary): La seule différence est que je dis que je connais les faits et que l'honorable député déclare qu'il n'en connaît rien.

M. OLIVER: L'honorable député a parlé du prix de l'avoine, mais sait-il qu'il y a trois mois l'avoine se vendait moins cher dans l'Alberta que lorsque les primes à la fabrication du plomb ont été accordées.

M. BENNETT: Je le sais.

M. OLIVER: Pourtant, l'honorable député nous exhorte à établir ces primes à cause du marché qu'elle procure à la population de l'Alberta pour la vente de ses produits agricoles, y compris l'avoine.

M. BENNETT: Qu'est-ce que cela a à faire à la question?

M. OLIVER: Tout! Si, après que les primes à la fabrication du plomb ont été payées pendant dix ans, les cultivateurs de l'Alberta n'ont pas un aussi bon marché qu'avant l'établissement des primes, quelque bonne volonté qu'on ait eu, les résultats ne sont pas avantageux pour les cultivateurs de l'Alberta. Mon honorable ami fait fausse route lorsqu'il nous demande d'approuver ces primes à la fabrication du plomb afin de procurer un marché aux cultivateurs de l'Alberta.

M. FOSTER (King) (N.-E.): N'y a-t-il que les primes à l'industrie du plomb qui influent sur les prix de l'avoine dans l'Alberta?

M. OLIVER: Non, certes.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Dans ce cas, comment votre raisonnement s'applique-t-il?

M. OLIVER: Je n'applique aucun raisonnement; je démontre l'absurdité du raisonnement du député de Calgary.

M. BENNETT (Calgary): J'ai dit que le nombre des consommateurs s'est accru de centaines d'hommes qui travaillaient aux hauts fourneaux.

M. OLIVER: Il n'y a pas plus d'habitants au Kootenay aujourd'hui que lorsque les primes ont été établies, et ils ne mangent pas plus. Par conséquent, ce dont l'honorable député a parlé n'est pas un avantage pour les cultivateurs de l'Alberta.

M. BENNETT: J'ai dit que le nombre des ouvriers des hauts fourneaux est augmenté.

M. OLIVER: Ah! oui!

M. BENNETT: Et ils ne produisent pas de produits agricoles; par conséquent, ils doivent compter sur autrui, entre autres, sur les cultivateurs de l'Alberta.

M. OLIVER: Tout d'abord, les cultivateurs de la partie méridionale de l'Alberta, aux environs de l'endroit que l'honorable député habite, n'ont pas de beurre ni

d'œufs à envoyer au Kootenay; ils n'en produisent pas assez pour la consommation locale.

M. BENNETT: Ils le font.

M. OLIVER: Ensuite, en ce qui concerne le blé et la farine, nous produisons tant de blé dans l'Alberta que l'absence du marché de Kootenay n'aurait aucune importance. Quant à l'avoine, elle se vend moins cher aujourd'hui que lors de l'établissement des primes. Je parle de l'état de choses qui, au dire de l'honorable député, l'a engagé à approuver ces primes. Ses théories sont excellentes, mais les faits ne les corroborent pas. La question de la protection et du libre-échange n'est pas un facteur dans le présent cas. Nous revenons donc au fait que la prime a été accordée pour venir en aide à l'industrie du plomb dans des temps difficiles. Elle a répondu à l'objet qu'on se proposait et le présent Gouvernement l'a renouvelle dans des circonstances qui n'existaient pas la première fois qu'elle a été établie. Si ces circonstances avaient existé, la prime n'aurait pas été accordée.

Le représentant de Kootenay dit: "Mais l'industrie du plomb pourra être moins prospère plus tard; le prix du plomb peut baisser, et on doit mettre cette somme en réserve afin de l'employer si cela arrive". Je dirai à l'industrie du plomb, du blé, du coton, ou à toute autre industrie: "Lorsque vous avez eu la chance de vous établir; lorsque la population du Canada vous a aidé pendant dix ans à prendre pied, vous devez supporter vos pertes pendant les années de disette avec les profits que vous avez réalisés pendant les années d'abondance, et vous ne devez pas vous attendre que le pays sera toujours le perdant".

Ceux qui exploitent l'industrie du plomb ont eu leur chance, et s'ils ne peuvent pas supporter les fluctuations du marché, c'est que cette industrie ne vaut rien et ne mérite pas d'être maintenue.

M. CLARK (Red-Deer): Je dois m'excuser auprès du comité de revenir sur ce sujet, mais je voudrais dire un mot de l'argument que le député de Calgary a invoqué avec beaucoup de modération et une grande précision. Ainsi que le député d'Edmonton l'a fait observer, le principal marché de l'Alberta se trouve à Calgary, et je puis ajouter que Calgary a grandi grâce à l'esprit d'entreprise des cultivateurs indépendants de la province d'Alberta, sans l'aide d'aucune protection. C'est là ma première réponse au représentant de Calgary. Bien que les habitants de l'Alberta soient bien aises de tirer parti du marché de la Colombie-Anglaise, ce serait une erreur d'attribuer entièrement aux industries du plomb, du bois et de la houille la prospérité de la partie mérédionnale de l'Alberta et en ceci je diffère un peu d'opinion avec le représentant d'Edmonton, car la partie méridionnale de l'Alberta exporte beaucoup de produits agricoles en Colombie-Anglaise. Ces industries nous procurent une partie de nos débouchés, mais voici en quoi pèche le raisonnement du député de Calgary. Conformément aux principes de justice et de logique, si ceux qui exploitent l'industrie du plomb dans la Colombie-Anglaise ont raison de dire aux cultivateurs de l'Alberta: "Nous vous procurons un marché pour vos produits agricoles; par conséquent, accordez-nous une prime afin de nous aider à produire du plomb"; il saute aux yeux que les cultivateurs de l'Alberta auraient également raison de leur dire: Nous achetons votre plomb dans l'Alberta; par conséquent, accordez-nous une prime pour la production du bétail et des viandes. Voilà l'injustice dont se plaignent les habitants des plaines et tous les consommateurs canadiens. Voilà ce que je veux répondre à l'honorable député, et c'est un argument qu'aucun membre de la droite ne réussira à réfuter, j'en suis certain.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): C'est précisément l'attitude prise pendant des années par les cultivateurs et un grand nombre de gens dans la partie du pays que j'habite et dans toute l'étendu de la Colombie-Anglaise. Les cultivateurs de l'Alberta jouissent de la protection; il y a un tarif protectionniste sur le blé, l'avoine et les viandes de bœuf.

Dans plusieurs parties de la Colombie-Anglaise le peuple aurait pu acheter ses produits dans l'état de Washington à meilleur marché qu'il les payait dans l'Alberta; cependant, j'ai rarement entendu des cultivateurs de la Colombie-Anglaise se plaindre, parce qu'ils comprennent la valeur immense pour notre province de conserver le commerce interprovincial, même s'ils ne peuvent pas commercer aussi économiquement avec leurs propres compatriotes, et la nécessité de contribuer à faire un Canada uni. Je crois que cette attitude est absolument juste.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne crois pas que les cultivateurs des plaines considèrent la protection comme leur étant de quelque utilité, et je crois qu'ils connaissent mieux les principes économiques pour la Colombie-Anglaise, si ces derniers sont de l'avis que nous dit mon honorable ami. Un tarif protecteur n'est d'aucun service dans la production d'une denrée que le pays produit surabondamment, parce que le surplus étant exporté, le prix de la denrée est réglé par le prix du marché étranger. Je crois que c'est là un principe d'économie que personne ne pourra jamais détruire. Je ne crois pas que les cultivateurs des plaines reçoivent aucun bénéfice de la pro-

tection; dans tous les cas, ils ne le croient pas, et ceux des provinces de Saskatchewan et d'Alberta étaient prêts à l'abandonner, si je ne me méprends pas sur la signification du vote qu'ils ont donné lors de l'élection générale de 1911.

J'avertirai de nouveau mon honorable ami le ministre des Finances de ne pas trop écouter ces industries dans l'enfance, parce que d'après l'étude que j'ai faite de ce genre d'industrie qui demande toujours de la protection, elles n'atteignent jamais l'âge adulte; elles restent toujours dans l'enfance ou elles passent immédiatement à la vieillesse et à la décrépitude. Les honorables membres de la droite ne peuvent nous citer les industries anglaises dans l'enfance, mais ils nous disent que les industries de l'Angleterre déclinent. C'est toujours le cri des protectionnistes; ils sont l'emblème de la faiblesse humaine, les protectionnistes disent toujours: Nous n'avons pas encore grandi, et si on leur répond: Vous êtes assez vieux pour avoir grandi, ils nous répliquent: Nous avons passé l'âge adulte, et sommes maintenant rendus à la décrépitude et à la vieillesse.

J'ai lu, il y a quelque temps, avec beaucoup d'intérêt un discours prononcé dans la chambre des représentants aux Etats-Unis, un discours dans lequel l'orateur donnait un ou deux exemples, dont je parlerai dans quelques instants, car je veux mettre mon honorable ami en garde contre ces enfants en bonne santé, qui viendront de temps en temps lui demander de l'aide. Cet orateur disait que les industries dans l'enfance aux Etats-Unis lui rappelaient cet homme qui avait une femme invalide et très acariâtre, il demandait à Dieu de la guérir ou d'en faire quelque chose. Il citait aussi des vers bien connus, mais il en modifiait la dernière ligne, et c'est devenu un dicton aujourd'hui aux Etats-Unis de dire:

Mary had a little lamb,
It's fleece was white as snow,
It followed her to Pittsburg,
And look at the darned thing now.

Nous avons aussi nos petits agneaux au Canada, et ils suivront mon honorable ami à Toronto, mais je ne veux pas les avoir maintenant.

M. BURNHAM: Ainsi que je l'ai dit, je voulais proposer un amendement, mais je ne le proposerai pas parce que l'honorable député d'Edmonton a fait un discours dans lequel il a dit qu'il était favorable à l'octroi de primes jusqu'à un certain âge d'une industrie. Comme cela m'enlève tout espoir d'appui pour mon amendement, j'en ai abandonné l'idée.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 1re et 2e fois et adopté.)

M. WHITE demande à déposer un projet de loi (bill n° 213) concernant le paiement de primes à l'extraction du plomb contenu dans la galène argentifère extraite des mines du Canada.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

INTERPELLATION SUR L'ATTITUDE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DANS L'ELECTION D'ANTIGONISH.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish) propose comme amendement une motion ainsi conçue:

La Chambre considérant que le ministre des Travaux publics a fait adresser la lettre suivante au sénateur Girroir lors de la dernière élection d'un député à l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, savoir:

Cabinet du ministre
des Travaux publics
du Canada.

28 décembre 1912.

Monsieur F. L. Girroir,
Avocat,
Antigonish (N.-E.).

Mon cher monsieur,—Reçu votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics et confrmément à votre demande, je vous envoie ci-jointe une liste des crédits insérés dans le budget supplémentaire de 1913-1914 pour le comté d'Antigonish.

Votre, etc.,
(Signé): George Buskard,
Secrétaire du ministre.

Liste des crédits destinés au comté d'Antigonish (N.-E.), à l'étude pour le budget 1913-1914.

Budget principal.

Arisaig—Pour terminer le prolongement du quai	$ 3,000
Bayfield-Harbour—Réparations au quai	2,500
Blue-Rocks—Réparations au brise-lames	1,200
Breen's-Pond—Construction d'un brise-lames	1,000
Havre-au-Bouché—Réparations au quai.	1,000

Budget supplémentaire.

Cribbin's-Point—Quai et dragage	15,600
Delorey's-Beach—Réparations et prolongement du brise-lames	14,700
Malignant-Cove—Prolongement des quais et dragage	4,000
McArras-Brook—Prolongement du débarcadère des bateaux	1,700
McNair's-Cove—Prolongement du quai	5,500
Ogden's-Pond—Pilier à sable et prolongement du quai	2,800
South-Lake, Lakevale—Prolongement du quai du chenal	3,000
Auld's-Cove—Travaux de protection du chenal	15,000
Tracadie—Améliorations du havre	27,000
Havre-au-Bouché—Entrepôt	1,200
Breen's-Pond—Prolongement du brise-lames	14,500
Georgeville—Nouveau quai	90,000

Estime qu'en envoyant cette lettre au sénateur Girroir, ainsi qu'il est dit plus haut, le ministre des Travaux publics a tenté d'in-

fluencer indûment les électeurs de ladite division électorale, et a violé ses devoirs comme membre du Conseil privé du Canada, aussi bien que les droits et privilèges de cette Chambre.

Monsieur l'Orateur, la motion que j'ai l'honneur de proposer peut paraître avoir un caractère personnel, mais bien qu'à première vue elle puisse indiquer une tentative d'atteindre un adversaire politique, la matière qui en fait le sujet est d'une importance très grave et devra recevoir l'attention la plus sérieuse de tous les honorables membres de cette Chambre, qu'ils siègent à votre droite ou à votre gauche.

C'est une question qui touche aux droits et aux privilèges des membres de cette Chambre, et surtout à l'honneur d'un membre du conseil privé du Canada et du cabinet lui-même. C'est aussi une question qui intéresse toute la population du pays, car la sincérité des opérations électorales et l'expression libre et indépendante de l'opinion publique aux urnes sont des choses que doivent surveiller non seulement les membres de cette Chambre mais tous les citoyens du pays. Le cas sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre n'est pas seulement une atteinte aux droits et privilèges de cette Chambre, ni l'indice chez un membre du cabinet d'une conduite absolument contraire aux pratiques parlementaires, mais elle va plus loin que cela. Elle indique une violation du serment de la part d'un conseiller privé de Sa Majesté. En outre, c'est une atteinte à la sincérité des opérations électorales et à l'inviolabilité des urnes.

La Chambre se rappellera que lorsque le premier ministre actuel du Canada a lancé son manifeste aux électeurs, la question sur laquelle il insistait le plus était la sincérité des opérations électorales. Je ne citerai pas les paroles mêmes, ni les arguments dont le très honorable premier ministre s'est servi à cette occasion; qu'il me suffise de dire que nous reconnaissons tous que dans un pays comme le Canada la corruption et toute tentative d'empêcher un exercice libre et intellignt des droits de suffrage, comme celle qui a été faite dans la dernière élection du comté d'Antigonish, sont des choses extrêmement regrettables.

Le devoir que j'ai à remplir est loin d'être agréable, mais je le dois aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter, parce qu'ils ont été placés dans une position injuste par les circonstances que je vais rapporter. Jusqu'à ce jour, le comté d'Antigonish a eu la réputation d'être un des plus honnêtes et des plus incorruptibles du Canada. Nous nous sommes toujours glorifiés du fait que les électeurs de ce comté ont voulu exercer leurs droits et suffrage d'une façon indépendante et consciencieuse suivant les lumières qu'ils avaient. Pour la première fois dans l'histoire du comté d'Antigonish, autant que je sache, on a essayé à acheter les électeurs en pelotons, et je dois ressentir l'insulte qui a été jetée à leur face, conservateurs et libéraux, par la tentative du ministre des Travaux publics de les corrompre en bloc, ainsi que lui et ses meneurs ont essayé à le faire dans la dernière élection.

Je préférerais de beaucoup que la tâche de porter ces choses à l'attention de la Chambre fût imposée à un autre qu'à moi. Mais, pour la raison que j'ai déjà donnée, je considère qu'il est de mon devoir de porter cette question à l'attention de la Chambre, et, en agissant ainsi, je sais que j'ai l'approbation non seulement des libéraux, mais aussi des conservateurs du comté d'Antigonish, car s'il y a une chose dont nous sommes fiers dans ce comté, c'est que toujours nous avons résisté aux pratiques corruptrices en usage dans quelques parties du pays, là particulièrement ou le ministre des Travaux publics a eu la conduite des élections.

Le comté d'Antigonish n'est ni corrompu ni corruptible. Il est possible que peut-être dans certaines parties du comté il y ait, comme il y en a dans d'autres endroits, des personnes qui peuvent être influencées par des promesses comme celles qui ont été faites par le sénateur Girroir, ainsi qu'il s'est dit autorisé par le Gouvernement en cette occasion, mais je dirai que toutes ces personnes repousseraient une offre directe d'argent pour leur vote. C'est une question de peu de conséquence, après tout, que le comté soit représenté par une personne ou par une autre, mais il est très important que la sincérité, l'honnêteté et l'indépendance des électeurs soient conservées et la bonne réputation du comté maintenue. Il est donc de mon devoir de faire connaître ces choses à la Chambre.

Me sera-t-il permis d'expliquer les conditions qui ont amené l'élection complémentaire du 16 janvier 1913?

Une vacance se produisit dans la législature par suite de la nomination au Sénat du sénateur Girroir, alors l'un des membres de l'assemblé législative de la Nouvelle-Ecosse et y représentant le comté dont j'ai l'honneur d'être le député. Bien que nous tous du comté d'Antigonish soyons fiers de sa nomination et heureux qu'il ait été choisi chez nous, l'honneur ne rejaillit pas seulement sur notre comté. Il y avait un vide dans la représentation des Acadiens de la Nouvelle-Ecosse, causé par le décès de feu le sénateur Comeau. Comme M. Girroir possédait toutes les qualités pour faire un sénateur et qu'il pouvait représenter dignement les Acadiens,—dont l'intelligence, l'activité, l'industrie et la loyauté ne sont surpassées par

aucun autre peuple au Canada—nous étions fiers de le voir appelé à représenter cette classe nombreuse, bien digne de l'honneur qui lui était faite. Bien que les Acadiens aient raison d'être fiers d'être représentés, ils ne doivent aucune reconnaissance spéciale au Gouvernement pour cette nomination, puisqu'ils possédaient le droit d'être représentés au Sénat selon le précédent créé par le Gouvernement libéral. La vacance causée par la mort du sénateur Comeau a été remplie par le nomination du sénateur Girroir et il s'ensuivit une élection provinciale partielle.

Les conservateurs ont semblé attacher une grande importance au résultat de cette élection. Peut-être est-ce à cause de la question navale, sur laquelle, dans Antigonish, il existe une unanimité complète, tout le monde étant entièrement défavorable à la politique actuelle du Gouvernement. C'est pour cela, je suppose, que le Gouvernement a cru devoir faire un effort suprême pour conserver son terrain. Notez bien que ce comté est représenté à la législature par un conservateur et par un libéral aux Communes. Le candidat conservateur, aux élections générales de juin 1911, fut élu par une majorité de deux cent vingt-neuf. A l'élection du 16 janvier le candidat conservateur fut élu par une majorité de deux cent quatre-vingt-dix-huit voix. Le candidat conservateur, en 1913, obtint cinquante-cinq voix de plus que n'en eût eu le candidat du même parti en 1911, alors que le candidat libéral eût quatorze votes de moins qu'en 1911. Aussi le résultat ne fut pas extraordinaire.

L'élection eut lieu le 16 de janvier. Le neuf du même mois, une semaine avant l'élection, apparut, dans un journal local l'écrit auquel je fais allusion. Il n'y a qu'un seul journal publié dans le comté, un journal religieux hebdomadaire, l'organe des catholiques, et indépendant en politique. C'est un journal très respecté par tout le monde et très soigneux dans la publication des nouvelles qu'il contient. Ce n'est pas un journal sensationnel; il n'a rien du jaunisme que l'on trouve dans beaucoup d'autres jouraux.

Lorsqu'une nouvelle paraît dans ce journal, elle est supposée vraie. Il parut dans ce journal un écrit qui dans l'opinion de quatre-vingt-dix-neuf pour 100 des gens devait être pris pour une nouvelle, alors qu'en réalité c'était une réclame. C'était une lettre du ministre des Travaux publics. Cette lettre publiée dans le "Casket" du 9 janvier 1913 se lisait comme suit:

Cabinet du ministre
des Travaux publics
du Canada.

Ottawa, 28 décembre 1912.

Mon cher monsieur,—Reçu votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics, et pour me rendre à votre désir je vous envois ci-contre une liste des items inscrits au budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish, exercice 1913-1914.

Bien à vous,
George Buskard,
Secrétaire du ministre.

Monsieur E. L. Girroir,
Avocat, Antigonish (N.-E.).

Cette lettre, lorsqu'elle parvint dans le comté, causa beaucoup de commentaires. Elle disait clairement que le secrétaire incluait une liste des crédits destinés au comté d'Antigonish et inscrits au budget supplémentaire de 1912, et elle disait qu'elle était envoyée au sénateur Girroir, à sa demande. Je ne possède pas la lettre du sénateur Girroir au ministre des Travaux publics, mais il ne peut y avoir de doute quant à la teneur de cette lettre, parce que dans la lettre du secrétaire du ministre, en date du 28 décembre, il est dit clairement que c'est pour se rendre au désir formulé par le sénateur Girroir qu'il lui fournit une liste des crédits prévus dans le budget supplémentaire et destiné au comté d'Antigonish pour l'exercice 1914. Il n'est pas dit que ce soit une liste d'item sur lesquels le sénateur ait déjà attiré l'attention du ministre, ou d'item mis à l'étude pour le budget principal ou dans le budget supplémentaire, car, remarquez-le bien, à cette date, ni le budget principal ni le budget supplémentaire n'étaient encore préparés.

Le budget principal ne fut déposé qu'environ deux mois après et le budget supplémentaire n'est pas encore déposé; mais cela n'empêche pas que le secrétaire du ministre, la veille d'une élection, écrive une lettre à un de ses partisans, dans laquelle il déclare qu'il envoie la liste des crédits destinés à ce comté qui ont été inscrits dans le budget supplémentaire. J'ai lu la lettre et la liste qui l'accompagnait. C'est ainsi que la chose était présentée. A la suite venait:

Budget principal.

Arisaig—Pour terminer le prolongement du quai	$3,000
Bayfield—Réparations au brise-lames	2,500
Blue-Rock—Réparations au brise-lames	8,200
Breen's-Pond—Construction d'un brise-lames	1,400
Havre-au-Bouché—Réparations au quai	1,000
Malignant-Cove—Réparations au brise-lames	800

Budget supplémentaire.

Cribbin's-Point	15,000
Delaray's-Beach—Réparations au brise-lames et prolongement	14,700
Malignant-Cove—Prolongement du quai et dragage	4,000
McArra's-Brook—Prolongement du débarcadaire	1,700
McNair's-Cove—Extension du quai	5,000
Ogden's-Pond—Construction d'un éperon et prolongement	2,800
South-Lakevale—Prolongement de la jetée du chenal	3,000
Auld's-Cove—Protection du chenal	15,000

Havre de Tracadie—Améliorations.. .. 27,000
Havre-au-Bouché—Hangar à marchandise.. 1,200
Breen's-Pond—Prolongement du brise-lames.. 14,500
Georgeville—Nouveau quai.. 90,000

Il aura aussi dans le budget des sommes votées pour dragage à Lakevale et Bayfield, plus une somme pour réparations au vieux quai de Georgeville lorsqu'on aura le chiffre exact de ces dommages.

Voilà ce que contenait la lettre et la liste qui l'accompagnait, venant soi-disant du ministare des Travaux publics et qui ont été publiées dans le "Casket" du 9 janvier. C'est, comme je l'ai dit, un journal hebdomadaire, et il ne devait pas paraître d'autre numéro avant la fin de l'élection. Il est publié le jeudi et l'élection avait lieu le jeudi suivant, le 16, de sorte qu'il n'y avait pas possibilité de contredire ces affirmations dans le journal qui en répandait la nouvelle dans le pays tout entier. J'avais vu l'original de la lettre, quelque soit avant la date de la publication du budget dans le "Casket" et j'avais été surpris de la voir signée par M. Buskard, secrétaire du ministre des Travaux publics. J'ai pensé que cette publication devait être utilisée secrètement sur les indications du ministre des Travaux publics, car on sait qu'il aime à se vanter de savoir gagner les élections. J'ai cru qu'on devait opérer secrètement, mais je ne pensais pas que la lettre et la liste seraient rendues publiques. A ma grande surprise, elles parurent dans le " Casket ", ainsi que je viens de le lire. Quand j'ai lu la lettre dans le "Casket", bien qu'elle fût signée par M. Buskard, j'avais des doutes sur son authenticité et quand je vins à Ottawa, je posai une question au ministre du jour. Je citai la lettre du ministre et la fis suivre des questions suivantes:

2. Le ministre des Travaux publics ou son secrétaire a-t-il envoyé ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, d'Antigonish (N.-E.), les lettres et liste ci-dessus mentionnées?

3. Si non, le ministre ou son secrétaire a-t-il envoyé ou donné l'autorisation d'envoyer au sénateur Girroir, dans le cours du mois de décembre dernier, une lettre au sujet des crédits à demander, ou des dépenses projetées pour le comté d'Antigonish?

4. Quelle était la nature de cette lettre et les pièces annexées, s'il y en avait?

Vous supposeriez, monsieur l'Orateur, qu'une réponse catégorique eussent dû être donnée à ces questions. Il n'y avait rien d'ambigu dans les termes dans lesquels elles étaient formulées. C'était des questions bien simples. Mais quelle réponse y fit le ministre? Il répondit ainsi:

M. ROGERS: Le ministre des Travaux publics ne sait absolument rien à cet égard. Le sénateur Girroir qui s'était de temps à autre intéressé à présenter certaines demandes relatives aux travaux à exécuter à divers endroits au cours de l'année, a demandé qu'on lui expédiat la liste des travaux qu'il avait ainsi désignés, et c'est en réponse à cette demande que l'on dressa le mémoire suivant, copie exacte de la liste adressée au sénateur.

Vous observerez, monsieur l'Orateur, que le ministre des Travaux publics élude les questions qui lui ont été posées. Il dit qu'il n'a eu aucune connaissance de l'affaire qui lui est communiquée et, dans la phrase suivante, il dit que le sénateur Girroir s'était intéressé à certains travaux qu'il voulait voir exécuter à divers endroits durant l'année suivante et qu'il avait demandé une note relative à certains travaux. Mais vous observerez que la lettre du secrétaire du ministre ne contient rien qui autorise une telle réponse. Elle est aussi claire et aussi explicite que possible.

Je vous envois ci-jointe une liste des item inscrits au budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish.

Il ne dit pas qu'il envoie une liste d'item, auxquels son attention a été attirée par le sénateur Girroir. L'idée même qu'une liste de cette nature fût nécessaire est absurde. Le sénateur Girroir avait ces choses aussi présente à la mémoire que je les avais moi-même tout le temps. J'ai écrit au ministère des Travaux publics, envoyant une liste des différents item qui méritaient de fixer l'attention du ministre et je pouvais les récapituler sans difficulté, matin, midi et soir et le sénateur Girroir pouvait en faire autant. Par conséquent, bien que le règlement m'oblige d'accepter la réponse du ministre des Travaux publics, je laisse à la Chambre de décider s'il a donné à mes questions une réponse honnête et franche ou conforme à la vérité en aucune manière. Laissez-moi, monsieur l'Orateur, attirer encore une fois votre attention sur sa réponse. Il dit que le sénateur avait demandé une note sur les demandes de travaux qu'il avait faites et que, en réponse, cette note lui avait été envoyée.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur la liste que le ministre dit avoir été envoyée au sénateur Girroir, et de vous demander, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à la Chambre, d'établir une comparaison entre la liste envoyée au sénateur, suivant le ministre et la liste qui a été publiée dans le "Casket". A la page 2440 des Débats, en date du 29 janvier 1913 (version anglaise), on donnait comme suit la liste envoyée au sénateur.

Liste des crédits destinés au comté d'Antigonish, Nouvelle-Ecosse, à l'étude pour le budget de 1913-1914. Budget principal.

Puis vient la liste des crédits telle qu'elle a été publiée par le "Casket". Vous remarquerez, monsieur l'Orateur, que dans la lettre parue dans le "Casket", la veille des élections, il n'y avait pas de titre comme en contient la note soumise par le ministre.

N'importe quel lecteur du "Casket" devait naturellement en venir

à la conclusion que le ministre envoyait au sénateur Girroir une liste des item mis dans les crédits et non pas seulement une liste dont on avait pris note pour l'inclure dans les crédits supplémentaires. Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait qu'à cet époque le budget principal n'était pas encore prêt. Quelques jours avant l'ajournement de Noël, j'ai pris la peine de me rendre au ministère des Travaux publics pour attirer l'attention des autorités sur des travaux urgents, et pendant que j'étais là, on m'a dit que les crédits n'étaient pas encore prêts, mais qu'on les étudierait pendant l'ajournement. Quand cette lettre a été lue par le sénateur Girroir, à une réunion contradictoire à laquelle nous étions tous deux présents, vers le 6 ou le 7 janvier, j'ai cru devoir attirer l'attention sur le fait que les crédits n'étaient pas encore prêts et que la lettre de M. Buskard, si elle était authentique, contenait des déclarations absolument fausses. J'ai eu pour réponse que cette lettre émanait du ministre des Travaux publics et parlait par elle-même.

Permettez-moi d'attirer l'attention sur le fait qu'il y a une différence entre la liste envoyée au sénateur Girroir et celle publiée dans le "Casket" d'Antigonish. Dabord la lettre publiée dans le " Casket" ne dit pas que c'est une liste de crédits à l'étude pour le budget de 1913-1914, la liste ne porte pas d'en-tête. Il est dit dans la lettre parue dans le "Casket" d'Antigonish, outre ce qui est contenu dans la liste soumise par le ministre:

Il sera aussi prévu dans le crédit général pour dragage des ponts pour Lakeville et Bayfiled; et une somme pour les réparations au quai de Georgeville quand les dommages seront connus d'une manière exacte.

Cette note ne figure pas dans la liste soumise par le ministre. L'information du "Casket" supprime le titre de la liste, mais en revanche il contient un alinéa qui n'existe pas dans la note envoyée au sénateur Girroir. J'ai été extrêmement surpris à la lecture de la réponse du ministre à ma question. Je ne pouvais pas comprendre comment de telles déclarations pouvaient avoir été rendues publiques par le sénateur Girroir pendant la campagne électorale en même temps qu'une pareille lettre se trouve dans le "Casket". Jai découvert, comme je l'ai dit, qu'il y avait une variante entre le mémoire que le ministre dit avoir envoyé au sénateur Girroir et la lettre publiée par ce dernier. Je désirerais attirer l'attention de la Chambre sur la définition du faux telle que la donne le Code criminel, article 466.

Le faux consiste à faire un faux document avec connaissance de cause, dans l'intention de l'employer de quelque manière ou de le faire accepter comme authentique, au préjudice de quelqu'un, soit en Canada, soit ailleurs ou d'engager quelqu'un, en lui faisant croire qu'il est authentique, à faire ou à s'abstenir de faire quelque chose, soit en Canada, soit ailleurs.

2. Faire un faux document comprend l'altération, en quelque partie essentielle, d'un document authentique, et consiste à y faire quelque addition essentielle, etc.

3. Le faux est consommé du moment que le document est fait avec la connaissance et l'intention susdites, bien que le coupable puisse n'avoir pas eu l'intention que personne en ration en quelque partie essentielle d'un document comme étant authentique, etc.

Bien que je ne prétende pas que le changement apporté à la lettre émanant du ministre des Travaux publics par l'élimination du titre, savoir: "Liste des crédits destinés au comté d'Antigonish, mis à l'étude pour le budget de 1913-1914", et bien que je ne dise pas que l'addition des mots à la lettre qui a paru dans le "Casket" et qu'on ne trouve pas dans la lettre envoyée par le ministre des Travaux publics au sénateur Girroir, suivant la déclaration du ministre des Travaux publics, constituent un faux, je dis, cependant, que cela en approche beaucoup et qu'on ne peut nier le fait que le sénateur en changeant l'original de la lettre et en y faisant une addition a publié un document altéré pour influencer les électeurs. Si la lettre avait été publiée telle que le ministre des Travaux publics dit l'avoir expédiée au sénateur, elle n'aurait pas eu le même effet, parce que l'électorat aurait été à même de constater qu'il ne s'agissait que d'une liste d'item qui avaient seulement été votés pour les crédits du comté d'Antigonish. Mais on a laissé ces mots de côté afin d'induire le peuple à croire que le sénateur avait l'autorité voulue pour prendre au nom du ministre l'engagement que ces travaux se feraient. Quand le ministre a donné sa réponse le 29 janvier, il à pratiquement éludé la question qui lui était posée. Il n'a pas donné une réponse juste et catégorique à la question. J'ai essayé en cette circonstance d'obtenir du ministre une réponse complète en disant:

On a éludé la question de savoir si le ministre ou son secrétaire ont envoyé ou fait envoyer la lettre.

Le ministre a répondu:

Le ministre des Travaux publics n'a ni autorisé ni expédié une telle lettre. Je sais que les mots "ou son secrétaire" faisaient partie de la question, mais ils m'ont paru avoir aucune importance dans la question.

Il déclare que les mots "ou son secrétaire" ne lui paraissaient avoir aucune importance dans la question. Il n'était pas franc lorsqu'il a fait cette déclaration. La question a été posée comme suit:

Le ministre des Travaux publics ou son secrétaire ont-ils envoyé ou fait envoyer au sénateur Girroir, d'Antigonish (N.-É.), ladite lettre et les documents qui l'accompagnaient?

M. CHISHOLM (Antigonish).

La lettre porte la signature de son secrétaire. Assurément, quand on lui a demandé si son secrétaire a envoyé la lettre, le ministre a dû comprendre que cela avait de l'importance pour la question. Cela ressemble beaucoup à la vieille coutume qui veut que lorsqu'un homme n'est pas complètement en paix avec sa conscience, il soit porté à faire et à dire des choses qu'il ne dirait ou ne ferait pas dans d'autres circonstances. Il a éludé la question et a cherché à nous faire croire qu'il n'était pas responsable de la lettre.

J'ai été un peu plus loin. Le 3 février, à propos de la même lettre, publiée par le "Casket" et qui donnait une liste des item, j'ai posé la question suivante:

Le secrétaire du ministre des Travaux publics a-t-il envoyé ou autorisé l'envoi au sénateur Girroir, d'Antigonish (N.-E.), ladite lettre et la liste qui l'accompagnait?

Rappelez-vous que lorsque j'ai posé la question le 29 janvier, le ministre l'a éludée jusqu'à un certain point. Le 3 février, il a dit que:

La lettre et la note suivantes ont été envoyées par le secrétaire du ministree des Travaux publics.

La lettre et la note se trouvent à la page 2691 des Débats (version anglaise). Ils forment partie de la motion que j'ai soumise à la délibération de la Chambre. Quelle explication le ministre a-t-il à donner au sujet de la publication des crédits avant leur production devant la Chambre? C'était une violation des droits et privilèges de la Chambre de publier les crédits à l'avance, et je pourrais, pour appuyer mon affirmation, citer May et autres auteurs de procédure parlementaire. Je ne citerai pas d'autorités en détail, mais je renvoie la Chambre à May, page 74, où l'on trouve:

C'est se rendre coupable d'infraction aux privilèges de la Chambre pour un député ou toute autre personne que de publier les témoignages rendus devant un comité spécial, avant que la Chambre n'en ait pris connaissance.

En 1911, un état prétendant représenter des propositions contenues dans des documents confidentiels, concernant la liste civile avec un rapport des procédures du comité fut publié dans un journal.

On a jugé cela une infraction aux privilèges. A la page 416, il est dit que:

Aucun député ni aucune personne ne pourra publier aucune partie des témoignages entendus devant les comités spéciaux, si la Chambre n'en a pas pris connaissance; et cette règle s'étend également au rapport d'un comité avant qu'il ait été soumis à la Chambre.

Je ne fatiguerai pas la Chambre à citer des autorités pour établir que c'est le droit et le privilège de la Chambre de recevoir d'abord les crédits avant qu'ils soient rendus publics. La lettre censée avoir été envoyée par le ministre, par l'entremise de son secrétaire, contenait des déclarations absolument fausses, parce que les crédits n'étaient pas prêts lorsqu'elle a été expédiée. Les crédits généraux n'étaient pas prêts alors et les crédits supplémentaires n'ont pas été préparés depuis. De plus, le ministre, par son secrétaire, en envoyant cette lettre, évidemment inexacte, a manqué à son devoir et s'est rendu coupable d'une conduite blâmable et comme ministre et comme conseiller privé, en donnant des informations comme celles-là. Je vais jusqu'à dire que le ministre n'avait pas le droit de divulguer, comme il l'a fait, ce qui avait été consigné dans les crédits supplémentaires. Si je veux avoir une information concernant les crédits supplémentaires du comté d'Antigonish et si je la demande à l'ingénieur du ministère, je suis poliment informé que ce renseignement ne peut être donné. Nous avons vu en bien des circonstances en cette Chambre des honorables membres demander si, dans les crédits supplémentaires on a songé à certains travaux, et la réponse invariable a été que les crédits supplémentaires n'ont pas encore été soumis. Le premier ministre lui-même a déclaré, il y a quelques jours, qu'il n'était pas régulier de donner un renseignement de cette nature avant que la Chambre l'ait eu en la manière ordinaire. La réponse du ministre à ma question, telle qu'on la trouve dans les Débats du 3 février 1913 et du 29 janvier 1913 (version anglaise), met le sénateur Girroir dans la position d'un homme qui a tronqué des lettres à lui adressées. Bien que je connaisse le sénateur Girroir comme un partisan outré et prêt à combattre jusqu'à la fin, je ne crois pas qu'il voudrait se rendre coupable de ce qui paraîtrait, suivant l'esprit sinon suivant la lettre de la loi, être un faux et s'exposer à subir la pénalité atachée à pareil délit. J'ai pris la précaution de m'assurer qui a envoyé cette lettre au "Casket", et j'ai la certitude que c'est le sénateur Girroir qui a remis la lettre et les documents qui l'accompagnaient au bureau du journal, qui les a publiés de bonne foi.

La plupart du monde croirait que cela a été publié à titre de nouvelles. Cependant la lettre a paru à titre d'annonce, à tant le pouce. On a honteusement trompé le journal le "Casket".

M. FOSTER (King): Comment?

M. CHISHOLM: En ce que le "Casket" n'est point un journal de parti. Il est bien conservateur—je n'emploie pas le mot au sens politique—dans son administration; il garantit les nouvelles qu'il publie et la lettre en question est parue en tels caractères et à un tel endroit du journal que le public lecteur aurait cru que c'était une

nouvelle, tandis que, en réalité, c'était une annonce. Ceux qui ont lu la lettre à titre de nouvelle dans le "Casket" seraient portés à croire que c'était réellement une nouvelle et que ces articles avaient réellement figuré au budget, sans quoi le "Casket" n'aurait pas publié le fait. On ne pourrait faire paraître une annonce dans le "Casket" seulement moyennant finance.

M. BURNHAM: Vous dites qu'on a trompé le "Casket"?

M. CHISHOLM: Oui, on a induit le "Casket" en erreur.

M. BURNHAM: C'est le "Casket" qui a trompé ses lecteurs. Tout le monde le sait, quand un journal publie une annonce, il met au-dessous les lettres *advt.*

M. CHISHOLM: Pas nécessairement.

M. BURNHAM: Oui, nécessairement.

M. CHISHOLM: La gestion des journaux là-bas ne répond peut-être pas parfaitement aux vues de mon collègue. Il n'en est pas moins vrai qu'on a trompé le "Casket" et que ce journal a induit ses lecteurs en erreur, mais cela sans le vouloir.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Me permettriez-vous une question?

M. CHISHOLM: Je préférerais ne pas vous le permettre, mais faites.

M. FOSTER: Je n'ai pas bien saisi votre pensée. A votre avis, quand le faux a-t-il eu lieu? Est-ce après le départ de la lettre au sénateur Girroir à destination du bureau du "Casket", ou après son arrivée à Antigonish?

M. CHISHOLM: Je n'ai pas affirmé qu'il y ait eu faux en droit. J'ai dit qu'il y a eu quelque chose d'analogue au faux et j'ai cité la définition du mot "faux". Dans la lettre que le sénateur a publiée dans le "Casket" d'Antigonish figure la liste des articles que j'ai lue ici même, et cela sans en-tête; or dans la lettre que le ministre affirme avoir adressée au sénateur Girroir se trouve l'en-tête:

Liste des sommes destinées au comté d'Antigonish (N.-E.) à l'étude pour le budget 1913-1914.

La lettre adressée par le ministre au sénateur donnerait à la correspondance une interprétation tout autre que celle qui ressort de la lettre dont le journal a publié le texte.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Affirmeriez-vous sous votre responsabilité de député que vous n'avez pas vu la lettre adressée au sénateur Girroir et dans laquelle figuraient nettement les mots comme l'a dit le ministre.

M. CHISHOLM: Mon collègue m'a posé catégoriquement une question à laquelle je donne une réponse catégorique. J'ai bien vu cette lettre, j'ai constaté que les mots y figuraient et j'ai formulé certaines observations à cet égard; puis j'ai fait observer à l'auditoire que cette lettre n'était que la liste des item de dépense dont on avait pris note et non pas une liste de crédits figurant au budget. A cela le sénateur répondit: Voici la lettre et elle dit expressément: "Sous ce pli, vous trouverez la liste des articles inscrits au budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish pour 1913-1914". Puis, s'adressant à l'auditoire, le sénateur ajouta: "Avec toute son habileté, mon savant ami ne saurait nier que voici une lettre signée par le secrétaire du ministre et où il affirme que ces item ont été inscrits au budget supplémentaire. Voilà ce qu'a affirmé le sénateur Girroir, et c'est pourquoi, à mon retour, j'ai posé la question au ministre, en citant la lettre parue dans le "Casket", afin de savoir le texte exact qu'il avait adressé au sénateur. Je l'avoue, je fus stupéfait quand je lus dans le "Casket" qu'on avait supprimé l'en-tête. Je fus également fort surpris de voir qu'on avait ajouté les mots:

Il figurera aussi au crédit général affecté aux dragages certains item destinés à Lakevale et à Bayfield, et en outre une somme destinée aux réfections de la vieille jetée de Georgeville sera inscrite au budget, quand on aura constaté le chiffre précis des avaries.

Voilà la lettre publiée par le sénateur dans le journal en question. Notons que le ministre dit qu'il n'a pas adressé pareille lettre au sénateur. La réponse, sans doute, sera que c'est son secrétaire qui l'a envoyée. Les députés le savent, la plupart des lettres adressées par le ministre aux députés sont signées par son secrétaire particulier, et j'ajoute que cette lettre est censée avoir été écrite avec l'autorisation du ministre. Il ne s'agit nullement d'une lettre adressée au secrétaire du ministre et à laquelle il aurait répondu; il s'agit d'une lettre adressée au ministre lui-même, car la réponse est ainsi conçue:

J'ai reçu votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics, et en conformité de votre demande, je vous envoie sous ce pli la liste des item inscrits au budget supplémentaire pour le comté d'Antigonish pour l'exercice 1913-1914.

Le secrétaire est censé parler au nom du ministre; à titre de secrétaire, il répond à une lettre adressée à son ministre, et cette réponse lie ce dernier.

La gestion de tout département de l'Etat deviendrait absolument impossible, si le secrétaire du titulaire d'un ministère n'était pas responsable de ses actions envers le ministre. Dans le serment prêté par tout secrétaire particulier, serment dont le texte figure dans la loi du service

civil, le secrétaire jure qu'il s'acquittera fidèlement des fonctions qui lui sont confiées. Le ministre ne saurait donc prétendre qu'il n'a pas écrit cette lettre et qu'elle a été tracée par son secrétaire sans son autorisation. Si le secrétaire a écrit cette lettre sans autorisation, pourquoi exerce-t-il encore ces fonctions? Pourquoi n'a-t-il pas été révoqué sur-le-champ? Les députés le savent, tout secrétaire particulier qui se rendrait coupable d'une violation flagrante des règlements de sa charge, serait congédié à bref délai. Puisque le ministre n'a pas révoqué son secrétaire, cela prouve qu'il assume la responsabilité de la lettre écrite par ce dernier. S'il en est ainsi, le ministre, par l'entremise de son secrétaire, a écrit une lettre qui constitue un faux et donne des renseignements contraires à la vérité des faits. J'ai dit qu'un ministre d'Etat n'a pas le droit de révéler ce qui passe au conseil, ou de divulguer d'avance les prévisions budgétaires à l'étude. Je cite Dodd, à la page 20 de son ouvrage: "Dignities, privileges and precedence". Au sujet du conseil de cabinet, il dit:

Comme ils sont immédiatement responsables de la conduite des affaires politiques, leurs délibérations sont toujours regardées comme confidentielles, et ils ne sauraient en révéler le secret même à leurs collègues qui exercent des fonctions moins élevées.

Ils ne sauraient révéler le secret de ces délibérations même à leurs collègues, et ni le ministre des Travaux publics ni aucun autre ministre, à sa sortie de la chambre du conseil, n'a le droit de révéler à un de ses partisans que tel item figurera au budget, quand il sera déposé. Je cite M. Thom à la page 230 de son ouvrage "Book of the Court".

Le devoir d'un conseiller privé ressort du serment qu'il prête, du moment qu'il devient titulaire de sa charge:

1. Conseiller le roi, dans la mesure de ses lumières et de sa discrétion.
2. Conseiller l'honneur du roi et le bien public, sans partialité par affection, amitié, récompense, doute ou crainte.
3. Garder secret le conseil du roi.
4. Eviter la corruption.
5. Prêter aide et force à ce qui est décidé en conseil.
6. Résister à ceux qui voudraient faire quelque tentative en sens contraire.
7. Observer, garder et faire tout ce que doit faire un bon et véritable conseiller envers son souverain Seigneur.

Le cabinet est un comité du Conseil privé.

Voilà les devoirs d'un conseiller privé, et comme on le sait, le cabinet n'est qu'un comité du conseil privé. Relisons le texte du serment prêté par un membre du conseil privé, quand il entre en charge:

Vous.. .. .. promettez et jurez solennellement que vous servirez Sa Majesté avec sincérité et fidélité à titre de conseiller en ce dominion de Sa Majesté au Canada, que vous garderez le secret sur toutes les questions qui seront traitées, débattues et décidées en Conseil privé, sans en rien publier ni révéler, de vive voix, par écrit ou de toute autre manière à quelque personne en dehors du même conseil, mais à ceux-là seulement qui font partie du conseil, et cependant si quelque question ainsi traitée, débattue ou résolue en tel Conseil privé touche à une personne, membre assermenté de tel conseil sur toute question qui puisse intéresser son loyalisme et sa fidélité envers Sa Majesté le roi, vous ne lui en révélerez rien, mais en garderez le secret, comme vous le feriez à l'endroit de toute autre personne, jusqu'à ce que le roi Sa Majesté ait fait connaître son bon plaisir à cet égard en toute chose qui sera proposée, débattue, traitée au sein du même conseil, vous ferez connaître votre avis avec sincérité, fidélité et vérité, pour l'honneur et l'avantage de Sa Majesté le roi et le bien de ses sujets, sans partialité ou exception de personne, et sans vous abstenir de le faire, par respect, faveur, amitié, récompense, déplaisir, ou crainte de toute personne quelconque. En général, vous serez vigilant, diligent et circonspect en tous vos agissements touchant les affaires de Sa Majesté le roi; toutes choses que vous devrez observer fidèlement, comme un bon conseiller, dans toute la mesure de vos forces, de votre volonté et discrétion. Ainsi Dieu vous soit en aide.

Il est évident que le 19 février de cette année, le budget supplémentaire n'avait pas été étudié, car ce jour là, après avoir cité la lettre du sénateur Girroir et les pièces qu'elle contenait, j'ai posé au ministre les questions suivantes:

Les articles mentionnés sous le titre de prévisions supplémentaires, ou quelques-uns d'entre eux, ont-ils été mis dans le budget supplémentaire du comté d'Antigonish pour l'année 1913-14, comme il est indiqué dans ladite lettre? Si non, est-ce l'intention du Gouvernement d'inscrire ces crédits dans le budget supplémentaire de cette année?

Le ministre des Travaux publics a répondu ainsi:

Les crédits supplémentaires n'ont pas encore été examinés.

Quelques députés de la gauche ont posé d'autres questions, il y a environ trois semaines, au sujet des crédits supplémentaires et le ministre a répondu qu'ils n'avaient pas été étudiés, de sorte que le ministre n'était pas en état, même à cette date tardive, de donner un renseignement à leur sujet, bien qu'il ait dit, par l'intermédiaire de son secrétaire, il y a cinq mois, au sénateur Girroir, qu'il lui envoyait une liste des crédits qui avaient été inscrits dans les prévisions supplémentaires pour le comté d'Antigonish. Relativement aux crédits du budget principal, si ces articles avaient été étudiés en conseil, avant la lettre au sénateur, je suis sûr que le ministre des Travaux publics n'aurait pas communiqué ce renseignement. Je ne ferai pas de commentaires sur le serment prêté par le ministre et sur le secret

absolu à ce propos. Le ministre essayera sans aucun doute de rejeter la responsabilité sur son secrétaire, comme il l'a fait en d'autres occasions. Nous avons vu la même chose à propos de l'affaire Donaldson; un vol a été commis aux dépens du pays et le ministre a essayé de rejeter le blâme sur son secrétaire. On a déposé une certaine correspondance portant les initiales "G. B."—George Buskard—et le ministre a essayé d'échapper à la responsabilité en rejetant le blâme sur son secrétaire. Je crois qu'un argument de ce genre ne sera pas bien accueilli dans le public.

Les travaux dont il s'agit sont nécessaires dans le comté d'Antigonish et il était parfaitement régulier de prévoir les crédits pour eux. Dans le budget de la présente année, si l'on veut traiter le comté d'Antigonish avec justice et équité, ces travaux devraient être l'objet de crédits. Si quelques-uns de ces crédits s'étaient trouvés dans le budget de l'avant-dernière année, ils n'auraient pas formé un montant aussi élevé qu'aujourd'hui. La plus grande partie de ces travaux avaient été prévus par le ministère précédent, mais le Gouvernement actuel les a retranchés du budget qu'il a présenté et il a refusé de rien faire pour la région jusqu'à ce qu'une élection provinciale partielle ait eu lieu.

Il est très vrai que ces crédits s'élèvent à une forte somme, même si l'on ne tient pas compte du dragage et d'autres travaux dont il est question dans cette lettre. Ces crédits supplémentaires seuls s'élèvent à $195,000—$16 pour chaque homme, femme et enfant du comté ou $81 pour chaque bulletin de vote déposé durant l'élection.

Il est vrai que le montant forme un total important. Mais, comme je l'ai dit, si ces crédits avaient été dépensés l'an dernier ou l'année précédente, ainsi que cela aurait dû se faire, la dépense n'aurait pas paru aussi importante dans les crédits de cette année. Mais là n'est pas la question; vous ne devriez pas considérer à combien cela s'élève par personne, ce que vous devriez vous demander c'est ceci: Ces travaux sont-ils nécessaires et à recommander? Je prétends que ces travaux devraient être exécutés. Permettez-moi de demander au ministre si, au moment où les crédits seront déposés, chacun de ces articles s'y trouvera et si l'argent sera dépensé. Il est absolument nécessaire que l'argent soit voté et dépensé. Il doit cela au peuple, à lui-même et à la réputation du sénateur Girroir. Il est vrai que les agents conservateurs ont dû, dans ce comté, boire la coupe de l'humiliation jusqu'à la lie. Si le ministre des Travaux publics désire donner un antidote pour le poison que ces gens ont bu, il fera en sorte que les crédits soient inscrits au budget.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Je passe maintenant à une autre question qui, à première vue, peut paraître étrangère à la question, mais vous verrez à mesure que je la développerai qu'elle s'y rapporte. Elle vise la conduite du premier ministre cherchant, à cette occasion, à influencer les électeurs. Le ministre des Travaux publics n'est pas le seul coupable. Je prétends que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer se sont prêtés à un projet tendant à tromper les fermiers du comté d'Antigonish en vue d'influencer illégitimement le résultat de cette élection. L'an dernier, les conditions étaient si défavorables qu'il y a eu un déficit considérable dans la production du foin dans cette circonscription.

Dans quelques endroits, la récolte n'avait pas donné plus d'un tiers de la moyenne. L'année précédente, la récolte de foin avait été faible également. Le 4 septembre, l'association agricole d'Antigonish, après mûr examen, adopta une résolution pour demander au Gouvernement le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial. Je ne parlerai pas de faits qui pourraient justifier leur action, ni je ne citerai de précédents qui pourraient être invoqués à l'appui de leur requête. Il suffit de dire qu'ils ont été encouragés sur ce point par le sénateur Girroir qui consentit à leur donner son aide et qui leur fit espérer qu'ils pourraient obtenir ce qu'ils désiraient.

Constatant que rien n'avait été fait ou que rien ne semblait avoir été fait par le sénateur à ce sujet quand la Chambre se réunit, j'attirai l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux, à la demande de quelques-uns des membres de l'association, pour savoir si, oui ou non, le transport gratuit pouvait être accordé. Je fus informé que le ministère des Chemins de fer ne connaissait absolument rien de la question. D'ordinaire, on aurait pu croire que le département se fût livré à une enquête au sujet de cette demande. Je fus surpris qu'il n'ait pas entendu parler de cette affaire, aussi je m'adressai en personne au ministre de l'Agriculture qui m'apprit qu'il avait reçu une pétition qu'il avait renvoyée au ministre des Chemins de fer et qu'il avait discuté cette question d'une façon générale. Je vis le ministre des Chemins de fer qui me déclara qu'il ne voyait pas comment l'Interconolial pourrait accorder le transport gratuit. Il discuta avec obligeance la question d'après son point de vue, mais il n'exprima pas un grand espoir pour le transport gratuit. J'attirai l'attention sur le fait que les fermiers d'Antigonish voulaient connaître aussitôt que possible la décision du ministre des Chemins de fer, parce qu'ils devaient faire d'autres arrangements si la requête qu'ils lui avaient adressée n'était pas accordée.

Il me répondit que dans un jour ou deux il me donnerait sa décision et que dans l'intervalle il devrait consulter le premier ministre. Les deux jours passèrent, et d'autres avec, et je ne reçus pas de réponse, de sorte que le 26 novembre j'inscrivis au Feuilleton les questions suivantes:

1. Le département des Chemins de fer a-t-il l'intention de transporter gratuitement par le chemin de fer Intercolonial le foin provenant de la province de Québec et destiné aux comtés ou à l'un ou l'autre des comtés de la partie-est de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quels moyens se propose-t-on de prendre pour venir en aide aux cultivateurs desdits comtés en ce qui concerne les frais de transport du foin destiné à ces comtés?

Il eut été très facile de répondre à cette question, le ministre des Chemins de fer aurait pu dire ce que ferait son département. Mais chaque fois que la question était appelée, et cela jusqu'après l'élection partielle d'Antigonish, le premier ministre se levait et disait: "Réservé". Enfin, le 12 décembre, il me répondit: "La question est à l'étude".

Je tiens à dire que le premier ministre n'a pas été franc, n'a pas été honnête en faisant cette déclaration, parce qu'en réalité le ministre des Chemins de fer avait décidé depuis le 14 octobre qu'on n'accorderait pas le transport gratuit. J'ai ici les documents déposés le 8 mars en conformité d'un ordre de la Chambre sur ma motion pour obtenir:

Une copie de toutes pétitions, résolutions, lettres, télégrammes et la correspondance relative au transport gratuit ou réduit du foin sur l'Intercolonial pour les fermiers du comté d'Antigonish.

A ce propos, qu'il me soit permis de dire que si ce dossier devrait comprendre tous les documents et la correspondance à ce sujet, je ne peux pas trouver une ligne venant d'Antigonish; je ne peux pas trouver la résolution de l'association agricole, ni une lettre ni un télégramme d'aucune sorte envoyé à des départements administratifs de la part des agriculteurs d'Antigonish. Je trouve des communications de Cap-Breton, d'Inverness, de Richmond et de Guysborough, mais pas d'Antigonish.

Revenant à ce que je visais, je trouve la lettre suivante de M. Thos Gallant, d'Inverness, qui avait le patronage pour le comté d'Inverness.

Inverness (N.-E.), 9 octobre 1912.

Hon. Frank Cochrane,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa, Can.

Cher monsieur,—Le déficit dans la récolte du foin met les cultivateurs du comté dans une situation très précaire. Il leur sera nécessaire d'importer une quantité considérable de foin. Je recommanderai que ce foin soit transporté gratuitement sur l'Intercolonial. Ce serait d'un grand secours aux cultivateurs du comté et je vous prie respectueusement de donner à cette question votre bienveillante attentiton.

Votre tout dévoué,
Thos Gallant.

Et que supposez-vous que fut la réponse? Elle est ainsi conçue:

15 oct. 1912.

Monsieur Thos Gallant,
Inverness (N.-E.).

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 9 octobre demandant que l'Intercolonial transporte gratuitement du foin pour les cultivateurs établis le long de la ligne et dont la récolte a manqué. Tout en exprimant ma sympathie pour les cultivateurs je ne vois pas comment l'Intercolonial pourrait faire cela.

Votre très dévoué,
F. Cochrane.

Il n'y a pas d'erreur dans cette réponse. Le ministre des Chemins de fer a été franc et honnête et au-dessus de tout soupçon, il a dit au public qu'il ne voyait pas comment on pouvait accorder le transport gratuit du foin. Je trouve aussi la lettre suivante:

9 novembre 1912.

Messieurs S. R. Griffins & Sons,
Goldboro,
Comté de Guysborough (N.-E.).

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 7 novembre et, en réponse, je dirai que je ne me propose pas de faire transporter gratuitement par l'Intercolonial du foin de Québec en Nouvelle-Ecosse. Cela ne pourrait pas être fait autrement que par un octroi qui couvrirait les dépenses de transport, car la ligne doit payer ses charges fixes.

Votre dévoué,
F. Cochrane.

La requête était pour le transport du foin en Nouvelle-Ecosse et non pour le transport du foin d'une région particulière. Le premier ministre a refusé de répondre à la question qui lui fut posée, bien que son ministre des Chemins de fer ait décidé depuis longtemps qu'il n'y aurait pas de transport gratuit. Pourquoi a-t-il supprimé le renseignement que j'avais le droit d'obtenir de lui?

J'avais le droit incontestable de demander ces renseignements dans l'intérêt de mes commettants et d'exiger une réponse. Pourquoi le Gouvernement a-t-il gardé un religieux silence, si ce n'est pour exercer une pression sur les électeurs? Il ne pouvait y avoir d'autres raisons. Que faut-il penser d'un premier ministre, du chef d'un grand parti qui s'abaisse à de pareils moyens pour tromper la bonne foi des cultivateurs, afin de gagner une élection partielle? La situation aurait pu être très grave pour ces cultivateurs. Supposons qu'une hausse se fut produite sur le foin, au mois de décembre, que les prix eussent augmenté de mois en mois, et que les cultivateurs eussent été obligés de payer 25 ou 50 ou 75 p. 100 de plus pour leur foin, au milieu de l'hiver. Ils auraient souffert des torts considérables. Heureu-

sement que la hausse ne s'est pas produite, mais le mérite n'en revient ni au premier ministre, ni à son collègue ni à son Gouvernement. Je répète que c'était une mesquinerie de la part du premier ministre d'employer un pareil moyen pour exercer une pression sur les électeurs.

J'arrive maintenant à la déclaration du ministre des Chemins de fer, faite quelques jours après l'élection d'Antigonish. L'honorable député de Richmond l'ayant interpellé au sujet de cette question du transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, il n'éprouva plus le moindre embarras à répondre, vu que l'élection avait eu lieu. Jusqu'à ce moment, lui et le premier ministre étaient restés muets comme des carpes, mais immédiatement après l'élection, le ministre des Chemins de fer n'éprouve plus aucun embarras et répond à mon honorable ami en ces termes:

J'ai décidé dès le commencement que si quelque chose doit être fait dans ce sens, ce sera en vertu d'un crédit spécial et non par une décision des administrateurs de l'Intercolonial.

Remarquez bien les paroles du ministre: "J'ai décidé dès le commencement". Ce n'est pas hier, ce n'est pas récemment qu'il a pris cette décision. Il était de cet avis du jour où une requête lui fut présentée, pour obtenir le transport gratuit du foin. Pourquoi ne l'a-t-il pas déclaré franchement, le 26 novembre? On a tiré tout le parti possible de cette question dans cette élection partielle. Tous les orateurs conservateurs, d'un bout à l'autre du comté, ont fait l'éloge de la générosité et des bonnes dispositions du Gouvernement qui devait accorder le transport gratuit du foin. Dans toutes les paroisses du comté, les orateurs conservateurs se sont efforcés de faire comprendre aux électeurs qu'ils devaient tenir compte au parti conservateur de cette libéralité du Gouvernement d'Ottawa et qu'ils devaient se faire un devoir de voter pour le candidat conservateur.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami veut-il déclarer, sous sa responsabilité de membre de cette Chambre, que quelqu'un a déclaré dans le comté que le Gouvernement se chargerait du transport gratuit du foin?

M. CHISHOLM: Je suis vraiment surpris d'entendre l'honorable député poser cette question. Va-t-il m'obliger de donner lecture de la requête qui a été faite. . .

M. DAVIDSON: Répondez à la question.

M. CHISHOLM: Certainement. La requête, basée sur la résolution du 4 septembre, demandait le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial.

M. DAVIDSON: Je suis prêt à admettre qu'une requête a été faite, mais que mon honorable ami nous montre la promesse du Gouvernement ou une déclaration des partisans du Gouvernement.

M. CHISHOLM: Je crois pouvoir convaincre mon honorable ami qu'il ne lui reste pas même cette échappatoire. Si en fendant des cheveux en quatre et en jouant sur les mots, il croit pouvoir se tirer d'affaire, grand bien lui fasse; mais j'affirme que les cultivateurs d'Antigonish croyaient sincèrement que le Gouvernement leur accordait le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial; comme la chose avait été faite en 1904.

M. CARVELL: Je crois que l'honorable député cherche à établir une distinction oiseuse entre le Gouvernement et l'Intercolonial.

M. CHISHOLM: C'est possible, mais ce n'est pas ce qu'ont compris les électeurs d'Antigonish.

M. DAVIDSON: Pas du tout.

M. CHISHOLM: Je l'ai entendu dire de mes oreilles et je crois pouvoir en donner la preuve. Je donnerai d'abord lecture d'une annonce publiée dans le "Casket" du 9 janvier, deux jours avant l'élection:

Des arrangements ont été faits pour le transport gratuit du foin dans le comté, pour l'usage exclusif des cultivateurs. Ceux qui désirent avoir du foin, peuvent donner leurs commandes à C. Edgar Whidden, de qui ils pourront obtenir tous les renseignements nécessaires. Un comité pour surveiller les opérations a été nommé et il se compose des personnes suivantes:

A. D. Chisholm.
P. S. Floyd.
Dan D. McDonald.

Cette annonce a paru dans le "Casket" d'Antigonish, le 9 janvier.

M. DAVIDSON: Elle était absolument exacte.

M. CHISHOLM: Mon honorable ami possède l'heureuse faculté de se sentir à l'aise dans la situation la plus difficile, que demandaient les cultivateurs? Le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, par l'Intercolonial. Ils ne s'étaient jamais imaginés que cette faveur leur serait faite par le sénateur Girroir, par l'association conservatrice ou par les administrateurs du fonds de corruption tory, s'il en existe un. Ils auraient préféré payer eux-mêmes le transport de leur foin, plutôt que de le faire payer par d'autres. Mais vu qu'ils contribuent considérablement aux recettes de l'Intercolonial, ils n'éprouvaient aucun embarras de demander au chemin de fer de leur venir en aide, dans cette occasion particulière. Ils n'ont pas demandé au parti conservateur, ni à l'association conservatrice d'Antigonish, ni à qui que ce soit de payer pour le transport de leur foin.

Cette lettre a été publiée dans le "Casket" le 9 janvier et le public en a été très surpris. M. Floyd qui est un des citoyens les plus respectables du comté, était un libéral. Je ne dirai rien des deux autres qui sont des conservateurs avérés.

M. DAVIDSON: M. Floyd a-t-il voté en faveur du candidat libéral, l'an dernier?

M. CHISHOLM: Je l'ignore et je ne suis pas censé savoir comment il a voté. Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il n'a pas raison de se réjouir et de se glorifier de la victoire d'Antigonish, si l'on tient compte des moyens vils et méprisables qui ont été employés. Le candidat libéral n'a eu que quatorze voix de moins qu'à l'élection générale tenue un an et demi ou deux ans auparavant, et le candidat conservateur a réussi à obtenir 55 voix de plus. Si l'on tient compte des efforts herculéens des conservateurs pour remporter cette élection partielle, ils n'ont pas raison de se vanter de ce résultat.

Revenons à ceux qui ont signé cet avis concernant le transport du foin. Plusieurs électeurs sont allés trouver M. Floyd et lui ont demandé quels arrangements avaient été faits et il répondit: "Je ne connais rien des arrangements qui ont été faits; je n'ai entendu parler d'aucun arrangement avec l'Intercolonial ou avec qui que ce soit pour le transport gratuit du foin; la première nouvelle que j'en ai eue, c'est cette annonce que j'ai lue dans le journal". Il répudiait ainsi l'annonce du journal. Le secrétaire de l'association des cultivateurs adressa à M. Tiffin, le directeur du trafic de l'Intercolonial, le télégramme suivant:

Antigonish, 11 janvier 1913.

Monsieur E. Tiffin,
Gérant du trafic sur l'Intercolonial,
Moncton.

Télégraphiez à mes frais quels arrangements ont été faits concernant le transport gratuit du foin dans ce comté. Pressé.

Alexander McDonald,
Secrétaire de l'association des cultivateurs.

La réponse est arrivée dans la soirée:

Alexander McDonald,
Secrétaire de l'association des cultivateurs,
Antigonish.

Reçu votre télégramme de ce jour. J'ignore si arrangements spéciaux ont été faits concernant le transport du foin pour le comté d'Antigonish.

E. Tiffin.

Les conservateurs avaient fait annoncer la chose dans le journal et les cultivateurs avaient dans l'idée que le foin serait transporté gratuitement.

On téléphona au directeur du trafic et ce dernier répondit qu'il ne connaissait aucun arrangement de cette nature. Cela n'était pas suffisant pour arrêter les conservateurs. Ils dirent que Tiffin ne connaissait rien de l'affaire et que ce n'était pas à lui qu'il fallait s'adresser. Ils firent immédiatement adresser à tous les électeurs du comté une circulaire dans laquelle il était dit:

Le "Halifax Morning Chronicle" publie aussi plusieurs nouvelles à sensation concernant le transport du foin, etc. M. Whidden a reçu les instructions nécessaires et il prend maintenant des commandes de ceux qui veulent faire venir du foin gratuitement. Des commandes ont déjà été reçues et il y a déjà du foin en route pour Antigonish. M. Whidden a reçu d'une des plus grandes maisons de foin des Provinces maritimes, le télégramme suivant:

Amherst (N.-E.), 13 janvier 1913.

C. Edgar Whidden.

Une consignation de foin à votre adresse part immédiatement. Toutes les autres commandes que nous recevrons seront promptement expédiées. Le foin vous sera livré sans frais de transport, pour l'usage exclusif des cultivateurs.

(Signé): Edgar Fillmore.

M. DAVIDSON: Cette dépêche n'était-elle pas exacte?

M. CHISHOLM: Mon honorable ami prétend-il qu'elle était exacte?

M. DAVIDSON: Oui.

M. CHISHOLM: Dans ce cas, je vais prouver, par les paroles mêmes du ministre, qu'elle était absolument fausse. L'honorable député devrait attendre d'être arrivé à la barrière, avant de sauter. La circulaire que je viens de citer a été expédiée le 14 et l'élection avait lieu le 16. On faisait savoir aux électeurs que leur foin serait transporté gratuitement. J'arrive maintenant à la question posée à l'honorable ministre des Chemins de fer, le 13 février 1913; elle était ainsi conçue:

1. Au sujet d'un télégramme censé avoir été reçu par un nommé C. Edgar Whidden et venant de l'un des marchands de foin de Amherst, comté de Cumberland, au cours de l'élection supplémentaire récente pour la législature provinciale dans le comté d'Antigonish, et dont voici la teneur:

Amherst (N.-E,), 13 janvier 1913.

C. Edgar Whidden,
Antigonish.

Une consignation de foin à votre adresse part immédiatement. Toutes les autres commandes que nous recevrons seront promptement expédiées. Le foin vous sera expédié sans frais de transport, pour l'usage exclusif des cultivateurs.

(Signé): Edgar Fillmore.

2. Le département des Chemins de fer, ou l'un quelconque de ses fonctionnaires a-t-il organisé un transport gratuit de foin, sur l'Intercolonial, de Amherst à Antigonish, tel qu'il est indiqué dans le télégramme précité?

3. Depuis le commencement de cette année, a-t-on accordé le transport, gratuit ou à prix réduit, du foin sur une partie quelconque de l'Intercolonial, ou a-t-on accordé quelque rabais aux expéditeurs ou acheteurs de foin pour le comté d'Antigonish?

M. Cochrane a répondu dans la négative à chacune des questions; il n'existait ni

transport gratuit, ni diminution, ni rabais. On aurait pu supposer qu'avec un tel dossier contre lui, le parti conservateur aurait été battu à plates coutures dans le comté d'Antigonish, qu'il aurait cessé de mentionner à nouveau, cette question. Mais, à l'instar des honorables membres de la droite qui m'ont interrompu, il n'a pas semblé comprendre l'humiliation où l'honorable ministre et le Gouvernement se trouvaient, à cause des efforts désespérés qu'ils tentaient en vue d'enlever cette division électorale. Les élections terminées, le sénateur Girroir écrivit ce qui suit dans le numéro du 6 février 1913 du "Casket":

En dépit de tous les racontars et de toutes les affirmations en sens contraire, des arrangements ont été conclus pour le transport dans ce comté du foin d'Amherst et des environs et de la livraison de cet article aux cultivateurs d'Antigonish, au prix qu'on l'avait payé à ces endroits. Le cultivateur obtient le foin au prix qu'on le vend au marché ouvert d'Amherst et des environs; il n'acquitte directement ni indirectement de frais de transport par chemin de fer de cette région. Nous avons demandé aux principaux citoyens dont les noms suivent de s'enquérir à fond de toute l'affaire et de publier le rapport de leurs constations dans le "Casket", ce qu'ils ont consenti à faire:

A. D. Chisholm, marchand.
George Taylor, cultivateur.
Dan D. McDonald, marchand.
James H. Stewart, marchand.
H. H. Crearar, cultivateur.

Je donnerai à quiconque fournira une preuve satisfaisante à l'encontre de la déclaration ci-dessus la somme de deux cents dollars.

Je ne connais pas la déclaration dont il parle, s'il s'agit de l'avancé qu'on peut acheter, à Amherst, du foin au prix du marché, ou si ces gens ont été nommés pour former un comité. Il continue:

Les cultivateurs devraient donner leurs commandes de foin immédiatement, car l'exercice de ce privilège se termine le 15 mars courant Avis est donné que, présentement, il y a une demande considérable de Terre-Neuve et d'autres endroits, ce qui est de nature à occasionner, d'ici quelques jours, une hausse dans les prix.

E. Lavin Girroir.
Antigonish (N.-E.), 5 février 1913.

En ce qui a trait aux citoyens qui constituaient ce comité, je puis faire observer qu'ils n'avaient pas été nommés par l'association des cultivateurs. Nous ne possédons pas de preuve écrite de leur nomination. Observons également que ce sont tous des conservateurs, sauf un seul, un homme dont j'ai été surpris de trouver le nom dans cette liste, car il a toujours joui de la réputation d'être intégre, juste et honorable dans ses relations d'affaires. Cela m'étonne de constater qu'il a mis la main à une machination comme celle-là et qu'il s'est oublié au point de prêter son nom à une affaire aussi trompeuse pour le public. Il y a eu une soi-disant enquête et le rapport des enquêteurs conservateurs a conclu à l'impossibilité de découvrir où le transport avait été payé.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de vous signaler que, le 3 mars, j'ai demandé:

Un état faisant connaître toutes les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin entre Amherst et d'autres stations sur cette voie ferrée, dans le comté de Cumberland et Antigonish (N.-E.), consigné à C. Edgar Whidden ou C. B. Whidden and Son, au cours des mois de janvier dernier et de février courant; par qui le transport a été payé; —aussi, copie de factures et lettres de voiture du foin transporté.

Les documents furent déposés et parmi eux se trouvait la lettre suivante de M. Pottinger:

En réponse, je désire faire observer que nous n'avons aucun état concernant des wagons chargés de foin à Amherst et à autres stations sur l'Intercolonial, dans le comté de Cumberland, pour Amherst (N.-E.), et consigné à C. Edgar Whidden ou à C. B. Whidden and Son, au cours des mois de janvier et de février.

D'après l'état déposé, le 27 mars, il n'y avait pas eu de foin adressé à C. B. Whidden ou à C. Edgar Whidden; cependant, la dépêche télégraphique d'Edward Fillmore à C. Edgar Whidden indique qu'il envoie du foin et qu'il n'y a pas de prix de transport à acquitter. Toutefois, ce comité de blanchisseurs qui a examiné les livres de MM. Whidden, ne peut trouver un seul cent qu'on a réclamé des cultivateurs pour du foin. Réglons cette affaire une fois pour toutes. Les Débats contiennent la déclaration du premier ministre qu'il n'y a pas eu de transport gratuit; on y trouve également l'assertion formelle de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux qu'il n'y a pas eu de transport gratuit de foin sur aucune partie de l'Intercolonial, depuis le 1er janvier 1912, et qu'il n'y a pas eu de réduction ou de remise d'aucune sorte dans les frais de transport. Le fait est que les cultivateurs ont acheté leur foin à Amherst et ailleurs; qu'ils ont payé les frais du transport de ce produit et qu'ils ont pu l'acheter à 50 cents près la tonne à aussi bon marché qu'on vendait le foin, par l'intermédiaire du comité conservateur. Ajoutons que le foin fourni par ce dernier était d'une qualité très inférieure. Toute cette convention du transport gratuit du foin fut un projet pour tromper et leurrer la population. C'est l'histoire ancienne qu'à la suite de la corruption viennent la déception, la malhonnêteté et le mensonge.

Quand le ministre des Travaux publics eut donné le branle au commencement de la campagne électorale, en portant ces prétendues prévisions budgétaires à la connaissance du public et en tentant de corrompre les gens en masse, on vit ses amis

recourir à l'imposture, à la malhonnêteté et au mensonge, et depuis ce temps-là, ils ont si bien pataugé qu'il n'est plus dans le comté d'Antigonish une seule personne qui ait pour eux autre chose que du mépris. J'aimerais à signaler à l'attention de la Chambre la façon dont s'y prend le ministre des Chemins de fer pour doter le comté d'Antigonish de voies ferrées.

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

Reprise de la séance.

M. CHISHOLM: Avant la suspension de la séance, je faisais voir comment le parti conservateur a exploité la gratuité du transport du foin dans le but de remporter l'élection qui a eu lieu; je disais, me fondant sur le déclaration faite à la Chambre par le ministre des Chemins de fer, que l'Intercolonial ne transporta pas le foin gratuitement. Qu'on me permette maintenant de rappeler la réponse que l'honorable ministre donnait à mon honorable collègue de Richmond (M. Kyte), le 20 janvier dernier (voir page 1830 des Débats), quelques jours après l'élection partielle d'Antigonish:

M. KYTE: J'aurais une question à poser à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Je donnerai d'abord lecture d'un télégramme que j'ai reçu samedi:

Arichat, 17 janvier 1913.

G. W. Kyte, M.P.,
Ottawa.

Je suis chargé par le conseil de vous télégraphier pour savoir si le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial a été accordé.

D. H. Campbell,
Secrétaire municipal.

Mon correspondant désirerait savoir si des arrangements ont été pris pour le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial.

M. COCHRANE: J'ai décidé, dès le commencement, que si quelque chose doit être fait dans ce sens ce sera en vertu d'un crédit spécial, et non par les administrateurs de l'Intercolonial.

Si j'insiste un peu sur ce point, c'est pour relever l'observation faite par le représentant d'Annapolis (M. Davidson), qui est de nature à faire croire que l'Intercolonial a transporté le foin gratuitement. Pour mettre les choses au point, je dirai que les cultivateurs du comté d'Antigonish ont été obligés de payer le transport du foin qu'ils ont fait venir. Le 10 février dernier le premier ministre disait (voir page 3221 des Débats):

Avant de proposer l'ajournement de la séance, je désire donner quelques renseignements à mon honorable ami d'Antigonish qui a demandé, l'autre jour, si certaines demandes étaient venues aux oreilles du Gouvernement de la part des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse relativement au transport gratuit du foin sur le chemin de fer Intercolonial. Le Gouvernement a reçu des plaintes des comtés d'Antigonish et de Guysborough et de l'île du Cap-Breton au sujet de la disette de foin dans cette région et la nécessité d'accorder le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial. Le Gouvernement a pensé que s'il était nécessaire de venir en aide à cette partie du pays, il valait mieux que ce fût par un don en argent plutôt qu'au moyen du transport gratuit de foin, afin qu'aucune injustice ne soit causée aux autres parties du Canada desservies par l'Intercolonial et par d'autres chemins de fer.

Le Gouvernement désirant faire tout ce qui était nécessaire pour venir en aide aux cultivateurs des comtés ci-dessus mentionnés, a fait faire une enquête complète par le ministère de l'Agriculture, et a pris d'autres moyens de se renseigner sur l'état des choses dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton.

Les conditions révélées par cette enquête ne sont pas telles qu'un crédit spécial soit nécessaire. Dans certaines parties de ces comtés il y a certainement une disette très regrettable de foin, mais à moins que l'on adopte une politique permanente d'aide spéciale dans tous les cas de mauvaise récolte, le Gouvernement ne croit pas qu'il soit bon d'accéder aux demandes qui lui ont été faites dans le cas présent. D'après les rapports qui ont été faits au Gouvernement, la situation n'est pas aussi grave et la disette pas aussi grande qu'en 1904; d'un autre côté, les mêmes rapports indiquent qu'il y a un surplus considérable de foin dans la partie ouest des provinces et dans le Nouveau-Brunswick.

Le premier ministre savait donc fort bien que ce que demandaient les cultivateurs de la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse, ceux du comté d'Antigonish notamment, c'était que l'Intercolonial transportât le foin sans frais. Laissez-moi rappeler qu'en 1904, lors de la disette de foin qui se fit sentir dans l'est de la Nouvelle-Ecosse et dans l'île du Prince-Edouard, le foin que l'on fit venir de la province de Québec fut transporté gratuitement. Je rappellerai aussi que lorsqu'il faisait sa déclaration du 10 février, le premier ministre savait que le ministre des Chemins de fer avait déclaré, le 12 octobre, et même avant cela, qu'il n'y aurait pas de transport gratuit. Je ferai observer de plus que le premier ministre a attendu jusqu'après l'élection pour donner ce renseignement.

Avant la suspension de la séance, je rappelais que, ayant moi-même demandé si l'Intercolonial transportait ou allait transporter le foin gratuitement ou non, le ministre m'avait répondu le 15 décembre que la question était à l'étude. C'est le 12 décembre que j'aurais dû dire et non le 15. Le premier ministre savait, chacun des membres du cabinet savait qu'il n'entrait aucunement dans les projets du Gouvernement d'autoriser le transport du foin sans frais, et je trouve mauvais qu'on ait ainsi trompé la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Mais ce que je trouve de plus détestable, c'est que cette imposture ait été pratiquée par différents ministres et non par un seul.

Quelle opinion la population canadienne aura-t-elle de nos hommes publics? Quelle confiance aura-t-elle en eux, si les ministres ont recours à ces basses tactiques afin de parvenir à leurs fins? Le représentant d'Annapolis a laissé entendre que les habitants de sa division électorale ont reçu leur foin sans acquitter les frais de transport. J'ai lu une lettre du sénateur Girroir dans laquelle il offre de parier une faible somme que ses déclarations à cet égard étaient vraies. Il parle aussi d'un comité qui a été nommé, mais nous ne connaissons pas ceux qui ont eu à choisir les membres de ce comité. Ce n'est certainement pas l'association des cultivateurs qui les a choisis et il n'y a pas, que je sache, de libéraux parmi les membres du comité. Afin de démontrer à quel désespoir ces personnes étaient en proie, qu'on me permette de citer le rapport de ce comité qui se composait des hommes dignes du sénateur Girroir:

Rapport sur le transport gratuit du foin.

Les soussignés, qui ont été dûment nommés pour s'assurer si le foin destiné aux cultivateurs, que C. Edgar Whidden a fait venir et fait encore venir dans ce comté, a été et est transporté sans frais pour les cultivateurs du comté d'Antigonish, ont l'honneur de faire rapport que:

1. Ils ont examiné tous les livres, reçus, lettres, dépêches, factures, lettres de voiture et prix courants que détient ledit C. Edgar Whidden et qui ont trait à l'importation de ce foin, et ils ont eux-mêmes obtenu les prix des commerçants, et ils constatent que, tout le foin que M. Whidden a importé jusqu'à présent a été vendu aux cultivateurs au prix de vente sur le marché libre à Amherst et dans les environs; qu'aucun frais de transport d'Amherst ou des environs n'a été exigé directement ni indirectement des cultivateurs pour ce foin. Ils déclarent de plus que ce foin est livré à Amherst ou dans les environs au plus bas prix du marché et vendu à ce prix-là aux cultivateurs. Non seulement les cultivateurs reçoivent ce foin sans acquitter les frais de transport, mais ils ne payent aucune commission ou redevance d'aucune sorte pour la commande, le transport ou la livraison de ce foin.

Ils s'engagent de plus à faire en sorte que toute le foin apporté jusqu'au 15 de mars prochain soit vendu aux cultivateurs aux conditions mentionnées plus haut.

Daté à Antigonish (N.E.), ce 17 février 1913.

J. G. Taylor,
A. D. Chisholm,
D. D. McDonald,
J. H. Stewart,
H. H. Crerar.

J'ignore si ceux dont les noms paraissent sur ce rapport l'ont signé, mais je sais qu'après la publication dans le "Casket" de l'autre avis concernant les mesures pour le transport gratuit, la semaine avant l'élection, sous la signature de P. S. Floyd, citoyen respectable et marquant d'Antigonish, un libéral, celui-ci l'a répudié dès qu'il a pu le faire et il a déclaré qu'il n'avait pas permis qu'on apposât son nom à ce document. J'ignore si les signatures de ces personnes sont bien leurs signatures, mais vu qu'on a falsifié ce document et qu'on s'est permis d'employer les noms de citoyens de la ville et du comté, je ne serais pas surpris qu'un jour ces personnes répudieraient ce rapport. D'après les renseignements que le ministre des Chemins de fer a communiqués à la Chambre ces jours dernier, C. Edgar Whidden n'a pas expédié de foin. Au dire du rapport du comité, du foin a été expédié, mais les frais de transport n'ont pas été acquittés. Toutefois, il est certain que les cultivateurs du comté d'Antigonish ont payé les frais de transport. Le ministre des Chemins de fer a déclaré plus d'une fois qu'il n'y a pas eu de transport gratuit, de rabais ni de remise d'aucune sorte, en ce qui concerne le transport de ce foin.

Les cultivateurs auraient eu à payer le prix du transport de ce foin et la tentative du sénateur Girroir, de ses hommes liges et du comité qu'il avait nommé, pour étayer cette faible cause, était complètement futile. Il est incontestable que le foin que ces gens-là on importé était d'une qualité inférieure; de fait, il était si mauvais qu'une grande partie a été renvoyée. J'infère des paroles du député d'Annapolis (M. Davidson) qu'il prétend que les cultivateurs du comté d'Antgonish n'ont pas payé les frais de transport. Je dois dire qu'ils les ont acquittés d'une manière indirecte. Il est vrai qu'ils n'ont pas sorti leurs bourses pour payer les frais de transport lorsqu'ils ont acheté le foin.

Il est probable que ces frais avaient été acquittés d'avance, sinon, le foin était d'une qualité très inférieure et les cultivateurs ont acheté du foin de troisième qualité lorsqu'ils pensaient en acheter du meilleur. Ceux qui ont acheté du foin d'un autre que la personne désignée par le sénateur Girroir et le parti conservateur, ont acquitté les frais de transport et ont obtenu presque au même prix du meilleur foin que celui qui a été reçu par l'entremise de la personne désignée dans cette circonstance par les conservateurs.

Je mentionnerai une autre propagande qui a trait au service des chemins de fer. Au cours de la session, j'ai eu l'occasion de demander au ministre des Chemins de fer s'il avait reçu un rapport concernant le projet de construction d'un chemin de fer entre Antigonish et Country-Harbour, et il a répondu qu'il n'en avait pas reçu. Il y a eu un an au mois de février dernier, le ministre m'a promis de faire faire le tracé de cette voie ferrée, mais je regrette de dire qu'il n'a pas rempli cette promesse. Au cours de la lutte électorale, quelqu'un qui se disait autorisé à tenir ce langage, a engagé la population à donner son appui au

candidat conservateur, parce qu'elle avait l'assurance que ce chemin de fer serait construit.

Parmi les nombreuses circulaires électorales, j'en trouve une qui contient le paragraphe suivant:

Il y a un an environ, l'honorable M. Cochrane, ministre des Chemins de fer, lors de sa première visite à la Nouvelle-Ecosse, prit des renseignements au sujet des chemins de fer projetés dans la province. Peu de temps après je me suis mis en communication avec le ministère des Chemins de fer, et j'ai échangé pendant les derniers dix mois avec le ministre plusieurs lettres au sujet de faire passer la ligne secondaire entre Cap-George et Country-Harbour, au lieu de la faire partir de Sunnybrae et passer par le comté de Pictou.

J'ai demandé le dépôt de toute la correspondance sur la question, et malgré les recherches au ministère des Chemins de fer, je ne puis trouver aucune correspondance de ce genre dans les archives. L'auteur de ce document y dit ensuite que deux ingénieurs éminents ont fait à la hâte une inspection du tracé. Si ces deux ingénieurs ont fait un rapport, je demanderais au ministre, s'il était à son siège, pourquoi ce rapport n'est pas à notre disposition. Il continue:

Il y en a qui disent que ce ne sont là que des promesses faites en vue de l'élection, mais je suis convaincu, sachant ce que je sais, et connaissant M. Cochrane comme je le connais maintenant par une longue correspondance, que tel n'est pas le cas, et que M. Cochrane serait le dernier homme au Canada qui voudrait tromper ainsi. Il ne fait pas souvent de promesses, mais lorsqu'il en fait il les tient.

Je voudrais savoir pourquoi cette longue correspondance n'est pas dans les archives.

Dès le 22 février dernier, il m'écrivait dans une lettre que je tiens à la main dans le moment:

Je puis vous assurer que nous ne perdrons pas de vue la question des voies ferrées dans votre région dont vous nous parlez.

Dans une lettre datée le 11 avril dernier, il écrivait:

J'espère pouvoir m'occuper de la question des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse dans le cours du mois de mai.

Où est cette correspondance? Si cet homme a correspondu avec le ministre et a obtenu les renseignements qu'il prétend avoir obtenus, pourquoi cette correspondance n'est-elle pas aux archives et mise à la disposition des membres de cette Chambre. Je crois plutôt que si jamais ces lettres ont été écrites, le ministre les aurait probablement jetées au panier, où elles méritaient d'aller. Certaines parties de ce document semblent indiquer que son auteur a été le premier à appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de ce chemin de fer. Je ferai remarquer, cependant, que plus d'une fois, en fait à chaque session depuis que je siège dans cette Chambre, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de construire ce chemin de fer, et j'avais reçu la promesse du ministre longtemps avant que cette personne eut écrit ces lettres que des ingénieurs étudieraient un tracé.

Le but de mon interpellation est d'appeler l'attention de la Chambre et du pays sur certaines méthodes politiques extraordinaires du ministre des Travaux publics, lesquelles, si on n'y met pas un frein, sont pleines de danger pour le pays.

On peut dire que généralement le peuple du Canada a le sens de l'honneur et de la dignité dans la politique. Il peut arriver qu'en certains endroits on fasse des choses impropres et répréhensibles, mais le cœur du peuple est bon, en somme, aujourd'hui. Il n'en a pas toujours été ainsi. Il n'y a pas encore bien longtemps le Canada a eu à rougir d'actes de corruption de malhonnêteté en hauts lieux. Les choses en étaient arrivées à un point que la presse anglaise des deux partis disaient qu'ils faisaient la honte du Canada, et un membre très respecté du clergé, un des principaux citoyens du pays, à cette époque, s'écriait avec amertume; "Vaudrait autant vouloir défendre Sodome que d'essayer de défendre cette corruption politique". Je veux citer quelques commentaires de la presse anglaise sur ces actes de corruption. Le "London Times", parlant de la corruption de cette époque.

M. BRADBURY: Quelle époque?

M. CHISHOLM: C'était avant 1896, avant le nettoyage fait par les libéraux à leur arrivée au pouvoir. Je mentionne ces faits afin de montrer aux honorables députés que nous revenons à l'ancien ordre de choses, et à moins que l'on n'abandonne les méthodes pratiquées dans les élections de Macdonald, Richelieu et Antigonish, notre politique reviendra à l'état honteux et déshonorant qui a provoqué la censure de la presse anglaise. Le "London Times" disait:

Ici, dans la mère patrie, il ne peut y avoir qu'un sentiment, celui d'un profond regret en voyant le tort fait à la réputation de l'aîné de ses filles.

Le "London Graphic" disait:

Il n'est plus possible de douter que la corruption la plus dangereuse règne chez un grand nombre des fonctionnaires publics du Canada.

Voici maintenant ce que disait le "London Telegraph":

On en connaît déjà assez, malheureusement, en Angleterre pour nous permettre de dire que toute une purification complète et radicale peut effacer sur le nom du Canada la tache qui y a été faite par une corruption comme nous n'en avons pas vue dans notre propre pays depuis des centaines d'années.

Le "Graphic Despatch" disait:

Même Tamany Hall semble net et fleurer bon en comparaison de cet immense cloaque qu'est le gouvernement conservateur.

Les mémoires de sir Richard Cartwright contiennent, au sujet de la honte du Canada, un chapitre bien sombre ou cette question est traitée et commentée à fond. Déduction faite de l'intensité des sentiments de cet homme d'Etat distingué et de son grand sens de l'honneur, tout esprit juste que l'on pourrait trouver dans les rangs du parti conservateur comme du parti libéral doit admettre avec peine et regret que ce que dit sir Richard Cartwright n'était, hélas, que trop vrai. Il connaissait ce dont il parlait, car il avait été témoin des événements qui lui servaient de thème. Ces mémoires ne devaient pas être publiés avant sa mort; il n'avait aucun intérêt à exagérer ou à rapetisser les faits; ses déclarations étaient pour ainsi dire celles d'un mourant, et elles n'ont provoqué de contradiction sur aucun point essentiel. Il nous fait vraiment peine d'avoir à admettre la vérité des faits historiques qu'ils relatent au sujet de notre pays.

Mais il est un aspect plus brillant. L'exposé des iniquités commises du temps de sir John Macdonald a revolté la conscience publique et contribué à créer une opinion publique beaucoup plus saine. Sir McKenzie Bowell fut un honnête homme, sir John Thompson avait un grand sens du devoir public, c'était un honnête homme, un homme d'honneur. Sir Wilfrid Laurier a doté le pays d'une administration honnête, et l'on s'attendait que le premier ministre actuel du Canada se montrât également docile aux inspirations de l'honnêteté. Lorsqu'il prit en mains les rênes de l'administration il était reconnu honnête et intègre dans la vie privée, son idéal politique était d'un ordre très élevé, il avait un sens profond de l'honnêteté politique. Il passait pour capable de mettre en pratique la noble conception qu'il avait de l'administration des affaires publiques.

Par malheur, dès le début de sa carrière, il désappointa en quelque sorte les meilleurs éléments de son parti et le pays en général en formant une alliance hybride avec certains exagérés, avec ce qu'on appelle l'élément déloyal, je veux parler des nationalistes de Québec. Quand il a formé son cabinet, le peuple a été surpris de le voir s'entourer des nationalistes de Québec et de certains autres exagérés de la province d'Ontario, dont les congénères dans l'Ulster, en Irlande, sont allés jusqu'à menacer ouvertement la couronne, il y a à peine quelques mois, mais ce n'est pas de ces éléments opposés les uns aux autres, ce n'est pas de cette combinaison hétérogène que je veux parler.

Si grande qu'ait été la surprise du pays à la nouvelle de cette alliance malsaine on

fut encore plus surpris d'apprendre que le premier ministre venait de nommer conseillers du Gouverneur général, le ministre actuel des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer. Quels titres ces hommes possédaient-ils pour être choisis de préférence à d'autres plus méritants dans les rangs du parti conservateur.

On admettra qu'en fait d'habileté, d'intelligence et de savoir, ils sont beaucoup inférieurs à d'autres députés ministériels que je pourrais mentionner. Les champions qui avaient fait les luttes de leur parti dans l'opposition furent ignorés et l'on accorda la préférence à ces nouveaux venus. Le peuple s'en est demandé la raison avec étonnement. La raison, la voici: le ministre des Travaux publics, il s'en est vanté lui-même, a des moyens habiles de faire les élections; il a dit qu'il était passé maître dans l'art de gagner les élections. Cette habileté est destinée à ruiner le parti qui en aura bénéficié, et je ne crains pas de prédire que le premier ministre s'apercevra bientôt que des moyens mis en œuvre par le ministre des Travaux publics dans les comtés de Macdonald, de Richelieu et d'Antigonish auront été la cause de la ruine de son parti.

Je regrette d'avoir si longtemps retenu l'attention de la Chambre, mais je pense avoir démontré d'une façon concluante que le ministre des Travaux publics a abusé des privilèges de la Chambre en envoyant cette lettre. Il ne devrait pas être permis à un ministre de donner connaissance du budget, de rendre public un document de nature secrète comme celui-ci, avant qu'on l'ait soumis au Parlement. Je soutiens qu'en cela il a violé les droits et privilèges de cette Chambre. En faisant écrire cette lettre par son secrétaire, en déclarant que certains crédits concernant le comté d'Antigonish avaient été inscrits au budget lorsque, de fait, le budget principal n'était pas encore prêt et que le budget supplémentaire n'avait pas encore été pris en considération, il a manqué à la bonne foi qu'il devait à ses collègues et violé son serment de membre du conseil privé. J'ai lu la formule de ce serment, je vous ai cité ce que disent les autorités au sujet des devoirs d'un membre du conseil privé. Il est certain qu'un membre du cabinet ne peut révéler ce qui s'est passé au conseil. En donnant des renseignements sur le contenu du budget, l'honorable ministre a manqué à la bonne foi qu'il devait à ses collègues et violé son devoir de membre du conseil privé en offrant aux électeurs du comté d'Antigonish de les gratifier de travaux publics à certaines conditions, l'honorable ministre a tenu une conduite condamnable aux yeux de la députation et du peuple.

Dès le début de toute cette affaire, il a été conclu entre le premier ministre du Cana-

da et celui dont l'élevation au poste de sénateur a causé dans la législature cette vacance qui a nécessité l'élection, un marché illégitime. Ce n'est pour personne un secret que M. le sénateur Girroir n'aurait pas été nommé s'il n'avait pas été donné au premier ministre l'assurance que le comté d'Antigonish élirait pour la législature provinciale un partisan de l'opposition. Un marché de cette sorte est, je le déclare, entaché de corruption et mérite la désapprobation de tous les hommes bien pensants de cette Chambre comme du dehors.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Si l'honorable député n'a droit à rien autre chose, il a droit du moins à des félicitations pour la patience avec laquelle pendant des mois il a su contenir la menace de l'assaut qu'il vient de livrer. Nous avons, comme c'était notre devoir, écouté pendant plus de deux heures les remarques de mon honorable ami, et, autant que j'en puis juger, la seule chose qu'il ait pu accomplir, ça été de mettre en doute l'honneur, l'honnêteté et l'intelligence des électeurs qui lui ont fait l'honneur de l'envoyer ici pour les représenter. Il m'accuse d'avoir fait écrire une lettre qu'il dit avoir eu pour effet d'acheter presque en bloc ses honnêtes électeurs d'Antigonish dans une élection partielle tenue il y a quelques mois.

M. CHISHOLM: Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit que l'on avait tenté la chose, mais que le peuple d'Antigonish ne se pouvait pas acheter.

M. ROGERS: J'assurerai tout d'abord mon honorable ami qu'il se trompe grandement. J'ai une trop grande confiance en l'honneur, l'honnêteté et l'intelligence des citoyens de ce comté pour oser croire ou penser qu'une lettre ou un acte quelconque de ma part ou de la part de qui que ce soit dans le pays pût avoir l'effet d'acheter un seul des électeurs qui habitent cette intelligent comté d'Antigonish. De plus, que mon honorable ami me permette de lui dire que la lettre qu'il m'accuse d'avoir fait distribuer dans ce comté a été écrite, si je ne me trompe, le 28 décembre, alors que ce jour-là j'étais à Winnipeg, en train de mettre à profit mes vacances de Noël. Je n'avais pas la moindre idée qu'une pareille lettre eût été écrite ni qu'une élection eût lieu dans le comté que représente mon honorable ami, à la sollicitation de M. le sénateur Girroir ou de qui que ce soit.

Que l'on me permette maintenant d'expliquer à la Chambre ce qui est arrivé.

M. le sénateur Girroir s'était depuis quelque temps intéressé au bien-être de ceux parmi lesquels il vivait.

Il avait fait un appel à l'esprit de justice de mon prédécesseur au ministère des Travaux publics et lui avait signalé la nécessité de dépenser dans la région, pour le bien de ses habitants, une certaine partie des fonds publics. Il avait réussi à persuader mon prédécesseur et les fonctionnaires du département que ses demandes méritaient, à tout le moins, d'être prises en considération, et il était parvenu à faire accepter certains crédits qui seraient étudiés lors de la mise à l'étude du budget. Pour faire suite aux multiples demandes qu'il avait présentées sous cette forme, il paraît qu'il m'avait adressé à moi-même une lettre qui est arrivée au ministère à un moment où je me trouvais à Winnipeg, et il a été répondu par mon secrétaire. Etant quelque peu au fait des circonstances et sachant que M. le sénateur Girroir s'était intéressé à obtenir, s'il le pouvait, certains travaux indispensables pour cette localité, sachant de plus que ce dernier connaissait parfaitement la manière dont se font ces affections, mon secrétaire était, monsieur l'Orateur, absolument excusable, à mon sens, d'écrire la lettre qu'il a adressée à M. le sénateur Girroir. Il a eu soin de joindre à cette lettre un état des sommes que M. le sénateur Girroir avait demandé d'inscrire au budget pour l'exécution de travaux indispensables dans le comté. L'état qui accompagne cette lettre porte en effet en tête les mots suivants:

Liste de crédits pour le comté d'Antigonish (N.-E.), mis à l'étude pour le budget de 1913-1914.

Voilà apparemment tout ce dont mon honorable ami a à se plaindre. Il ajoute bien, il est vrai, que cet état aurait paru mutilé dans un journal du comté qu'il représente. Mais, monsieur l'Orateur, pour ce qui est de cette mutilation, je ne sais si mon honorable ami d'Antigonish accuse l'éditeur de ce journal d'être celui qui s'en serait rendu coupable. Sur ce point, il a omis de s'expliquer devant la Chambre, et je suis certain qu'il ne s'en expliquera pas auprès de l'éditeur de ce journal. Je ne sais si, d'après ses remarques de cet après-midi, il ne faut comprendre qu'il s'oppose aux crédits que M. le sénateur Girroir a pu me faire prendre en considération dans l'élaboration du budget supplémentaire qui doit être prochainement déposé.

M. CHISHOLM: J'ai formellement déclaré que je les approuvais.

M. ROGERS: L'honorable député n'a pas rendu sa pensée assez sensible pour que je sache s'il désire que les travaux en question se fassent dans son comté. Ce n'est que samedi dernier qu'à titre de ministre des Travaux publics j'ai trouvé les loisirs et l'occasion d'étudier les item pris en note pour le budget supplémentaire relativement au comté d'Antigonish, et si

l'honorable député, se mettant d'accord avec son argument, voulait assumer la responsabilité de dire qu'il ne veut pas que ces travaux se fassent dans la localité en question, il pourrait influencer la proposition que je présenterai, à cette Chambre, relativement aux dépenses que le sénateur Girroir désire y voir exécuter dans l'intérêt public.

M. CHISHOLM: J'ai carrément déclaré que votre devoir envers vous-même, envers le Gouvernement et envers la bonne réputation du sénateur Girroir, vous oblige à inscrire ces articles au budget supplémentaire. Ce serait un antidote contre le poison contenu au fond du calice d'amertume que durent vider les tories d'Antigonish, à la publication de cette lettre.

M. ROGERS: Je suis bien aise d'avoir enfin obtenu de l'honorable député quelque déclaration bien catégorique et qu'il ait exprimé le désir de voir au moins une partie de cette somme dépensée dans son propre comté. Je ne sais trop, toutefois, si ses arguments et son faux exposé des faits sont bien de nature à l'aider à faire bénéficier pleinement son comté des travaux publics que mérite cette partie du pays.

Comme je veux être bref, je ne ferai ici qu'une observation en réponse au discours sans suite et incohérent dont il nous a gratifié cet après-midi; c'est que, lorsque viendra la prochaine consultation populaire dans ce comté, il ne sera nullement nécessaire que le premier ministre ou le ministre des Chemins de fer ou le ministre des Travaux publics écrive de lettre ou s'occupe de la question du prix de transport du foin ou de toute autre question intéressant la localité; non, il suffira que le candidat conservateur, quel qu'il soit, prenne la harangue que vient de prononcer l'honorable député et la mettre entre les mains des intelligents électeurs de ce comté. Ils trouveront dans cette harangue une atteinte portée à leur honneur, à leur probité par celui-là même qu'ils ont chargé de les représenter au Parlement. Ce discours, j'en suis convaincu, suffira pour assurer l'élection du candidat conservateur qui, à l'instar du sénateur Girroir, comprenant ses responsabilités et ses devoirs envers ses électeurs de son comté, saura faire valoir, dans la mesure de ses forces, leurs titres à l'exécution de ces travaux publics d'une manière qui fasse honneur au Gouvernement et réponde aux vœux du corps électoral.

Dans ses pérégrinations en dehors du champ de son amendement, l'honorable député s'est avisé de toucher à certains faits se rattachant au prix de transport du foin et donc le ministre des Chemins de fer a dû s'occuper. Il va jusqu'à accuser le premier ministre d'improbité sur cette question et cela parce qu'il aurait voulu influer sur le résultat d'une élection en Nouvelle-Ecosse. Cet argument, s'il mérite ce nom, est tellement ridicule qu'il se passe de réfutation. Après avoir prêté une oreille fort attentive à ses observations, je ne sais trop s'il ne s'est pas plaint du succès obtenu par les cultivateurs d'Antigonish en obtenant le transport gratuit de leur foin sur l'Intercolonial.

Telles ont été l'incohérence et le décousu de ses observations qu'il m'est impossible de dire la nature de son grief à cet égard, soit contre le premier ministre, soit contre le ministre des Chemins de fer. J'en suis convaincu, ni le premier ministre, ni le ministre des Chemins de fer n'ont fait à cet égard de déclaration qui ne fût pleinement d'accord avec la dignité de leurs fonctions, ou avec l'étiquette parlementaire, ou avec leur devoir de représentants du peuple canadien. Je m'étonne que l'honorable député soit revenu sur cette question qui a déjà été l'objet d'un débat ici, et qui a reçu la réponse voulue et approuvée des députés. Voici les faits: la lettre, objet du grief formulé par l'honorable député, a été adressée au sénateur Girroir, qui avait promis de faire inscrire au budget, si faire se pouvait, certains item qu'il tenait à faire étudier relativement à des travaux d'intérêt public et dans le comté en question. Et en cela, à mon avis, le sénateur Girroir a réellement rendu service à ce comté et à la localité en question, et il a bien mérité de ses citoyens. Et voilà qu'aujourd'hui, l'homme chargé de représenter ici ce comté, prend la parole et cherche à porter atteinte à l'honneur, à la probité de ceux qui l'ont honoré de leur confiance, l'ont chargé de représenter leurs intérêts au Parlement, et veiller à ce que leur comté reçoive sa quote-part des deniers de l'Etat, afin de bénéficier de la même mesure de prospérité dans le développement de sa vie industrielle, que les autres comtés du Canada.

J'ajouterai seulement que je suis persuadé que le discours de mon honorable ami aura le même sort auprès de ses électeurs, quand ils le liront, que celui qui l'attend au Parlement, c'est-à-dire d'être repoussé par tous les auditeurs intelligents qui examineront sincèrement et franchement la question dont il a cru devoir occuper le temps de la Chambre pendant plus de deux heures.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord-et-Victoria): L'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) a suivant moi parfaitement établi son point contre le ministre des Travaux publics et, d'après ce que j'ai compris de la réponse du ministre, c'est une cause sans défense. Je vois en face de moi un certain nombre d'avocats habiles qui sont habitués à plaider des causes devant les tribunaux, particulièrement

dans les causes criminelles—et ceci est en quelque sorte une accusation criminelle—et je leur déclare que je parle franchement en disant que si cette cause était devant un juge et un jury, après le témoignage qui a été rendu par l'honorable député d'Antigonish et après la réponse et la déclaration du ministre lui-même, le juge devrait dire au jury que la cause n'était pas défendue du tout et qu'il ne leur restait pas autre chose à faire que de rendre un verdict de culpabilité sur les faits tels qu'ils leur ont été représentés.

La forme et la substance de la déclaration du ministre des Travaux publics c'est que dans tout comté du Canada ou a lieu une élection, il est parfaitement libre à tout ministre de la couronne, des mois avant que les prévisions budgétaires soient adoptées, et longtemps avant qu'elles ne soient sanctionnées par le Gouverneur général, d'en faire des copies et de les répandre largement dans la circonscription pour dire aux électeurs que c'est ce que le comté obtiendra, c'est ce que nous ferons pour vous et c'est ce que nous allons faire particulièrement pour vous, si vous votez pour notre candidat. C'est la cause présentée comme défense par un homme de l'expérience et de la situation de ce ministre de la couronne. Je déclare à chacun des ministres de la couronne, ici, que cette offre d'argent que l'on doit dépenser dans la circonscription de cette façon particulière pour le faire aller dans les poches des individus est un acte de corruption aux yeux de la loi, aussi grave que si le ministre était allé de maison en maison remettre cet argent entre les mains des gens. Je demande au ministre des Travaux publics, comme à un homme expérimenté dans les affaires ordinaires et particulièrement en raison de l'expérience dont il se vante pour savoir gagner les élections, pourquoi cette lettre a été publiée? C'est ce que nous demandons. Pourquoi le sénateur Girroir a-t-il demandé cette lettre? Et je demande pourquoi la lettre du sénateur Girroir n'a pas été produite? Si c'est une déclaration franche et honnête faite au public, pourquoi ne nous a-t-il pas donné communication de la lettre que le sénateur Girroir a envoyé au ministre? Ce serait, j'en suis sûr, un éclaircissement et nous saurions réellement si les choses se sont passées comme on veut essayer de l'établir. Cette lettre est supprimée. Elle peut ne rien contenir, mais jusqu'à présent elle n'a pas été communiquée au public. Le ministre dit que cette lettre a été publiée de bonne foi. Nous n'ignorons pas ce qui s'est passé aux alentours de la Chambre et du cabinet du ministre avant les vacances de Noël quand il est allé faire un joyeux voyage à Winnipeg.

Il sait que l'opposition dans la législature de la Nouvelle-Ecosse était ici, il sait que tous les députés provinciaux de l'opposition étaient ici, il sait qu'ils sont allés le voir un par un ou tous ensemble et qu'ils lui ont fait comprendre la nécessité de gagner cette élection, à tout prix, à Antigonish.

M. ROGERS: L'honorable député est absolument dans l'erreur. Je ne me souviens pas qu'aucun honorable député ait parlé de l'élection partielle qui a eu lieu.

M. CHISHOLM: Ils ont vu Buskard.

M. McKENZIE: Ils ont vu ce Gilpin Horner qui était dans son bureau et si mon honorable ami lit "Lay of the last Minstril", de Scott, il verra qui était ce Gilpin Horner. C'était un homme qui pouvait être blâmé pour tout. S'ils n'ont pas vu le ministre...

M. BURNHAM: C'est du roman.

M. McKENZIE: Si je fais du roman, je n'ai qu'à aller de l'autre côté trouver un heureux collaborateur. C'est ce qui s'est passé. Avant l'élection, toute l'opposition vint ici, obtint le plan de la guerre et il fut décidé avec le ministre que le sénateur Girroir irait en Nouvelle-Ecosse et écrirait une lettre.

M. ROGERS: Je nie cela absolument.

M. McKENZIE: Encore Gilpin Horner; blâmez-le pour cela. Si vous accusez l'honorable ministre des Travaux publics d'avoir violé un des dix commandements, il se lèvera et dira: Je nie absolument cela du commencement à la fin. Mais les dénégations arrivent à s'épuiser. Elles sont banales, maintenant.

M. ROGERS: Elles ne le sont pas autant que vos accusations.

M. McKENZIE: C'est une coïncidence. C'est un fait bien connu de ces honorables députés de la Chambre qu'on ne peut rien faire et qu'on n'a jamais rien fait avec les crédits, tant qu'ils n'ont pas été adoptés définitivement et que la Chambre soit prorogée. Des instructions sont envoyées ensuite aux fonctionnaires du Gouvernement, dans différentes parties du pays, pour mettre à exécution les travaux pour lesquels des crédits ont été votés.

C'est l'attitude que le ministre aurait dû adopter, lors de la réception de la lettre, ou bien c'est celle que son secrétaire aurait dû prendre. Si son secrétaire avait voulu agir d'une façon juste, honnête et denuée d'artifice, il aurait écrit une lettre accusant réception de la lettre qui lui était parvenue. En outre, il aurait dû apprendre au sénateur Girroir que le ministre était absent de la ville, qu'il était allé passer ses vacances de Noël en dehors de la ville, qu'il serait de retour au temps voulu et qu'il lui communiquerait la lettre du sénateur. C'est ce qu'un fonctionnaire honnê-

te, pratique et droit aurait fait de la lettre du sénateur Girroir. Mais cela ne faisait pas l'affaire des intéressés; il fallait tenir une élection partielle dans Antigonish et fournir les renseignements au retour du ministre ne servirait pas les fins de leurs amis dans ce comté.

Le ministre osera-t-il affirmer qu'un ministre de la couronne est de quelque manière justifié de donner des renseignements de cette nature? Le seul message communiqué à cette Chambre, pendant que nous nous tenons solennellement debout, tête nue, est celui que nous recevons du représentant du roi, qui nous transmet le budget. C'est à cette occasion qu'est accompli cet acte solonnel. Mais nous avons un ministre de la couronne qui ne se soucie aucunement de ces solennités, qui ne se soucie aucunement de la dignité qui a jusqu'à présent entouré de semblables occasions, mais qui écrit une lettre et y insère les prévisions budgétaires qu'il envoie au loin, dans le but de corrompre l'électorat de ce comté. On a essayé de conclure, en ce qui concerne mon honorable ami d'Antigonish, qu'il fait rejaillir un blâme sur ses électeurs, parce que, en vérité, on a tenté cet effort. Est-ce là un blâme imputé aux honnêtes électeurs d'Antigonish? Au contraire, le ministre des Travaux publics n'a pas compris la sorte d'hommes qu'ils étaient. Est-ce à son honneur, si le comté d'Antigonish n'a pas amorcé? Il a tout mis en œuvre et il tâche maintenant d'effrayer l'honorable député d'Antigonish en déclarant: A la prochaine élection, nous publierons votre discours et ferons savoir à l'électorat que vous l'avez cru vénal. Mon honorable ami d'Antigonish n'a rien avancé de semblable. Ce n'est pas lui qui l'a cru vénal, mais le ministre et le sénateur qui lui ont tendu cette amorce.

S'il est, je le réitère, une chose qu'il faut respecter entre toutes dans ce pays, c'est le suffrage que le peuple dépose dans l'urne du scrutin. L'électeur devrait se rendre à l'urne sans préjugé, et dans le but de se prononcer sur les actes du parti que lui soumet sa politique. Je considère qu'aucun acte du Gouvernement actuel n'était soumis au peuple dans l'élection d'Antigonish, que le ministre des Travaux publics n'avait pas lieu d'intervenir dans cette élection-là, mais que la conduite d'un autre gouvernement était soumise à l'électorat, et que ce dernier était appelé à se prononcer sur elle.

Les électeurs d'Antigonish étaient les jurés appelés à se prononcer sur la conduite du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Que pensez-vous, monsieur, de ce gouvernement, et que pensez-vous d'un ministre des Travaux publics qui voudrait bourrer de son argent les poches du jury afin de pouvoir faire rendre un faux verdict?

M. McKENZIE.

Telle est l'attitude qu'il assume, et telle est celle qu'assument les membres qui siégent derrière lui, et qui se moquent de l'idée qu'on a eu tort de se présenter devant les électeurs d'Antigonish, muni de $200,000, et de leur dire: Votez pour O'Brien, et vous recevrez cet argent, mais, si vous ne votez pas en sa faveur, si vous osez ouvrir la bouche et dénoncer cette promesse d'argent, je verrai à ce que vous n'obteniez pas cette somme. C'est là un bon exemple de ce dont nous parlions dans cette Chambre, il y a quelques semaines, l'usage que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) fera de la loi des chemins, et l'usage que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) fera de la loi à l'effet d'aider à l'agriculture. Lorsque, dans une province, un homme exprimera une opinion honnête et courageuse, on lui dira: Vous ne permettrez pas de dépenser cet argent dans votre province, vous ne désirez pas l'argent et vous devez donc vous taire.

M. BURRELL: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. Mon honorable ami emploie un langage qu'il n'a absolument aucun droit de tenir. Il a déclaré que l'usage que je ferai du crédit voté afin de favoriser l'agriculture sera de le retenir, à moins qu'il ne soit réalisé certaines choses dans une circonscription électorale. Je considère, monsieur l'Orateur, que cette imputation est injurieuse.

M. McKENZIE: Je n'ai rien déclaré de la sorte. J'ai dit que nous avions, dans un discours prononcé ce soir par l'honorable ministre des Travaux publics, un beau spécimen de ce qui arriverait, si un homme d'un comté ou d'une province osait exprimer une opinion indépendante au sujet de la dépense effectuée dans son comté ou sa province. On le menacerait de le faire repousser par le peuple de ce comté ou de cette province, s'il l'osait.

M. l'ORATEUR: L'honorable membre donne un exemple très clair, mais je ne suis pas certain que la question de règlement soit fondée. Je crois que l'on peut régulièrement se servir du langage employé par l'honorable député.

M. McKENZIE: Je crois plutôt qu'il est plus ou moins au-dessous de la dignité d'un membre de la Chambre haute du Canada de s'arrêter à de semblables affaires ou d'essayer de corrompre les électeurs dans toute partie du Canada.

On nous apprend que les fonctions d'un sénateur devraient être supérieures à celles d'un mercenaire de parti. Nous inclinons à croire qu'un sénateur est placé à un niveau élevé, où il doit se tenir à égale distance des différentes opinions exprimées dans cette Chambre, et faire ce qu'il juge le mieux pour le pays en général.

Néanmoins, je constate que le sénateur Girroir ne juge pas sa situation comme nous. J'ai un manifeste entre les mains, un manifeste publié, remarquez-le bien, par ce monsieur, le 20 décembre 1912, et sollicitant l'appui des électeurs d'Antigonish en faveur de son candidat dans cette élection provinciale. Il énonce entre autres choses:

Un vote en faveur de John O'Brien sera une expression de confiance dans le Gouvernement actuel à Ottawa.

Par quel hasard un vote en faveur de l'un ou l'autre candidat sur la conduite du ministère Murray, dans la Nouvelle-Ecosse, peut-il être un vote de confiance ou de de défiance dans le Gouvernement d'Ottawa? Il ajoute:

Un vote pour M. O'Brien m'aidera dans mes efforts en votre faveur.

Voici la signification de ce manifeste: Si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez $3,000 pour Arisaig; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous recevrez $2,500 pour Bayfield; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous aurez $8,200 pour Blue-Rock; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez $1,400 pour Breen's-Pond; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous recevrez $1,000 pour Port-au-Boucher; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous aurez $800 pour Malignant-Cove; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous recevrez $15,000 pour Cribbin's-Point; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez $1,700 pour McArra's-Brook; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous aurez $5,500 pour McNair's-Cove; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez $2,800 pour Ogden's-Pond; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous recevrez $3,000 pour South-Lakevale; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous aurez $15,000 pour Auld's-Cove; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez $27,000 pour Tracadie-Harbour; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous recevrez $1,200 pour Port-au-Boucher; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous obtiendrez un autre crédit de $14,500 pour Breen's-Pond; si vous votez en faveur de M. O'Brien, vous aurez $90,000 destinés à la construction d'un nouveau quai à Georgeville. Pour terminer, si vous votez en faveur de M. O'Brien, il sera aussi inscrit dans le crédit général pour travaux de dragage des sommes destinées à Lakevale et Bayfield, ainsi qu'un montant en vue de la réfection du vieux quai à Georgeville. Georgeville est une place de campagne, où il y a peu de navigation. Il est vrai que cette ville possède un vieux quai, mais si vous votez en faveur d'O'Brien, nous le réparerons et en construirons un nouveau au coût de $90,000, de sorte que vous puissiez distinguer la différence entre les deux. C'est généralement l'habitude de voter en bloc une somme destinée à chaque province pour le compte du dragage, mais, dans le présent cas, le ministre, par l'entremise de son agent, a appris aux électeurs d'Antigonish qu'on allait se départir de la coutume ordinaire et qu'il existait un crédit spéciale effecté au dragage dans le comté.

Je n'aurais pas trouvé à redire si ces prévisions budgétaires avaient été présentées par la voie régulière, mais je caractérise la publication de ces prévisions à cette époque-là comme étant, au sens politique, un brigandage de la nature la plus noire et la plus arbitraire. Le ministre nous apprend aujourd'hui qu'il n'avait pas étudié les prévisions budgétaires. Elles n'avaient certainement pas alors été soumises au conseil, et quelques-unes d'entre elles ne lui ont peut-être pas encore été soumises. Je crois que les affaires de cette nature sont d'abord présentée au ministère, qui les transmet au ministre des Finances. Ce dernier les inscrit, et elles sont enfin soumises au conseil, où elles sont encore vérifiées. Personne ne peut dire la somme dont on projette la dépense avant qu'elles soient déposées sur la table de la Chambre. Telle est la voie régulière; telle est la voie qu'on devrait suivre; celle suivie sous les régimes, tant conservateur que libéral, avant qu'il eût été introduit un nouveau chapitre dans l'histoire politique de ce pays par un ministre qui veut gagner des élections, quel qu'en puisse être le coût. C'est le ministre des élections et non le ministre des Travaux publics qui a maintenant cette direction, et, à titre de ministre qui remporte des élections, il ne doit pas être circonscrit. Il ne s'arrêtera à la bassesse des moyens employés, et l'on pourrait soumettre au peuple ce faux renseignement, afin de permettre au ministre de gagner une élection, que le renseignement soit vrai ou faux. Je ferai observer, monsieur l'Orateur, que rien ne justifie une semblable conduite, et je réitère la question: Quel était le but de cette publication faite au milieu d'une élection? Pourquoi n'a-t-on pas eu la décence d'en attendre la fin? Si le secrétaire désirait une excuse, il en avait une bonne dans le fait que son ministre était absent, et il pouvait répondre que ce dernier ne l'avait pas autorisé à livrer cette information. Mais toute l'affaire a été préparée, et le ministre n'affirme pas pour un moment que son secrétaire n'était pas justifié de suivre la manière d'agir qu'on lui avait tracée, peut-être avant le départ du ministre d'Ottawa. Je crois que le ministre a déclaré ne pas l'avoir fait. Toutefois, je ne sais pas parfaitement qu'il ait affirmé qu'aucune communication n'a été échangée entre lui et son secrétaire à ce sujet avant son départ.

S'il l'a affirmé, je suis naturellement tenu d'accepter son assertion. Je considère, cependant, que c'est une conduite extraordinaire de la part d'un secrétaire d'assumer la responsabilité de rompre aussi radicalement avec l'usage constitutionnel relatif à la dépense de deniers, une des plus importantes fonctions du Gouvernement. Le fait qu'il a accompli cette action et qu'il occupe encore son emploi, ainsi que, apparemment, la confiance du ministre, suffit à prouver qu'il s'est conformé aux instructions de ce dernier, et que, dans la ligne de conduite qu'il a tenue, il avait l'entière approbation du ministre.

En ce qui concerne la question du transport gratuit, le ministre entreprend de justifier et de défendre la manière d'agir adoptée par ceux de son parti qui étaient intéressés. Je ne puis comprendre que qui que ce soit puisse interpréter les actions de certains individus à cet égard autrement qu'en les qualifiant de corruption éhontée. Les électeurs d'Antigonish sont peut-être réfractaires aux tentatives de corruption, mais le parti tory ne l'a évidemment pas entendu de cette manière. M. Girroir leur a fait savoir au moyen de son manifeste: Chaque vote pour O'Brien m'aide dans mes efforts en votre faveur. Il tâchait d'obtenir le foin gratuit et le transport gratuit. Il a offert dans les journaux de parier 200 dollars qu'il prouverait quelque chose que personne ne pourrait comprendre. Au milieu d'une élection, que signifie une offre de foin gratuit et de transport gratuit? Les honorables membres de cette Chambre, qui sont au fait de la manière de diriger les élections, savent que l'offre d'argent ou de toute autre considération valable est une violation de la loi des élections et un fait délictueux. Offrir à un homme le transport gratuit et du foin gratuit n'est pas une offre d'argent, mais c'est certainement une considération valable. En sa qualité de représentant du parti conservateur dans le comté d'Antigonish, le sénateur a offert une considération valable sous la forme de transport gratuit, et, d'autres fois, sous la forme de foin gratuit. Le ministre s'est tenu à son siège ce soir, et il a affirmé que cela était absolument correct. Il a entièrement approuvé la conduite du sénateur à cet égard; c'était justement ce qu'il avait droit de faire.

M. ROGERS: Je n'ai rien affirmé de la sorte. L'honorable membre se méprend absolument; il cite tout à fait mal mes paroles.

M. McKENZIE: Ma connaissance de la langue anglaise est peut-être trop limitée pour me permettre de comprendre les observations de l'honorable ministre. L'Ecriture dit: "Celui qui n'est pas avec moi est contre moi". Mon honorable ami a une vaste connaissance de l'Ecriture, j'en suis certain, et il comprendra qu'il se classe dans cette catégorie, en ce qui concerne les circonstances se rapportant à cette affaire. Il n'était certainement pas adverse au sénateur dans le langage employé par ces messieurs, ni dans la cabale faite par ce dernier, au sujet du transport gratuit et du foin gratuit. L'honorable ministre a défendu le ministre des Chemins de fer et le premier ministre, de tout rôle qu'ils aient pu jouer dans l'affaire, en disant, si je l'ai bien compris, que personne ne pouvait critiquer leurs actions. Il est même allé jusqu'à dire que le député d'Antigonish (M. Chisholm) méritait la censure pour avoir soulevé cette affaire.

D'une part, au milieu d'une élection, on a offert aux électeurs le foin gratuit et le transport gratuit, et, de l'autre part, on a sollicité leurs votes. Il est absolument inutile de demander à l'honorable membre si c'était tenir une ligne de conduite régulière ou non, surtout à ce moment-là. Tout honorable membre sait qu'un vote obtenu d'un électeur, après lui avoir offert un pot-de-vin de cette nature, ne serait pas une expression d'opinion honnête et impartiale. L'offre de cet encouragement pourrait ne pas avoir entièrement conquis ses opinions, mais la tentative a été mauvaise, qu'elle ait ou non produit des résultats.

L'honorable ministre affirme que la lettre qui apparaît dans le "Casket" a été tronquée, et virtuellement falsifiée dans l'intervalle écoulé entre l'époque où elle a quitté les mains de son secrétaire et celle de sa publication dans ce journal dans la ville d'Antigonish. Je ferai observer au ministre que la lettre n'a pas été tronquée par le "Casket". Le "Casket" est un journal d'une très haute réputation dans la province de la Nouvelle-Ecosse, au point de vue de la vérité, de l'intégrité et de l'honnêteté. C'est un journal religieux ou ecclésiastique, et qui ne prend en réalité aucune part à la politique. Quel but l'éditeur du "Casket" aurait-il de tronquer cette lettre? Le "Casket" n'a pris aucune part à l'élection. Cette lettre a été publiée dans ses colonnes, simplement parce qu'on avait payé cette publication, à titre d'annonce. Je demande à tout honorable membre, qui a acquis de l'expérience dans la valeur des témoignages, de considérer la probabilité de la falsification de cette lettre. Le ministre allègue qu'on l'a modifiée de manière à la rendre plus favorable aux personnes qui bénéficieraient de sa publication dans le comté d'Antigonish.

M. BURNHAM: Si un libéral avait fait partie de ce journal et avait voulu mettre un tory dans l'embarras, il aurait été heureux de retrancher une ligne de la lettre. Cela arriverait très vraisemblablement.

M. McKENZIE: Dans cette affaire de tories pris la main dans le sac, je ne discuterai pas avec mon honorable ami. Il était de l'intérêt du sénateur Girroir et du parti tory que ces fonds fussent inscrits dans les prévisions et que le fait fût publié et répété partout. Le titre qui figurait en tête de la liste indique que ces chiffres avaient été pris en note pour le budget supplémentaire; on ne disait pas qu'ils seraient effectivement porter au budget. Cela ne signifiait rien du tout; le ministre pouvait ne pas les inscrire dans ses prévisions, mais lorsqu'on a changé le tire de façon à indiquer qu'ils feraient partie des crédits, c'était bien différent. Si quelqu'un se présente avec cette lettre devant les électeurs et dit: "Le ministre me dit qu'il va étudier les propositions que je lui ai soumises; il en a pris note", cela signifie une chose. Mais s'il se présente devant les électeurs et dit: Voici une lettre du ministre dans laquelle il dit qu'il inscrit ces chiffres dans son budget, c'est une tout autre affaire.

M. ROGERS: C'est précisément la question que j'ai posée à l'honorable député d'Antigonish, mais je n'ai pas eu de réponse.

M. McKENZIE: Or, qui avait intérêt à modifier cette lettre? On dira que ceux qui s'en servaient comme d'un engin politique dans le comté d'Antigonish avaient intérêt à la modifier. Pourquoi ce journal de réputation enviable, le "Casket", qui gagnait de l'argent à la publier à tant la ligne ou à tant par mot l'aurait-il modifiée? Je demande aux honorables membres de la droite qui a commis cette falsification, cette mutilation canaille et criminelle qui, d'après le ministre des Travaux publics, a été commise entre la date où cette lettre a cessé d'être en sa possession et la date de sa publication dans le "Casket", journal de haute réputation?

M. ROGERS: Je n'ai pas dit que le document a été tronqué. Je prenais la parole de mon honorable ami d'Antigonish. Je n'en savais rien et je lui ai demandé qui, à son avis, avait fait cela.

M. McKENZIE: En donnant à ses paroles la meilleure interprétation, il faut comprendre que le ministre dit que le texte de la communication publiée dans le "Casket" n'est pas telle qu'elle est sortie de ces mains. Si le changement a été fait, elle a été tronquée, c'était une falsification canaille et criminelle et je prétends que ce n'est ni le "Casket", ni personne de ce journal qui a fait cette falsification. On déclare ici aujourd'hui, et cela ne saurait être contredit, que le "Casket" a reçu cette lettre du sénateur Girroir. Peut-être a-t-on trompé le sénateur Girroir. Il est possible que le changement puisse être mis à la charge d'un secrétaire ou d'un dactylographe de son bureau. Alors, on nous renverrait à quelque autre Gilpin Horner qui serait coupable, et le sénateur Girroir échapperait à la responsabilité de cette falsification. Mais je dis que la falsification a eu lieu, et que cette lettre, cette note bienveillante envoyée par le ministre à son ami le sénateur Girroir, lui rappelait tout simplement, lui donnait avis des choses qu'il lui avait remises. A-t-on jamais entendu parler de quelque chose de plus absurde? Le sénateur Girroir était ici lorsque la Chambre siégeait, il allait ça et là réunissant ces informations. Il en a pris note. Du moins il écrit: J'ai oublié ce dont je parlais, et je serais bien aise que vous m'envoyiez une note au sujet des choses dont je vous ai parlé. Est-ce que cela a du bon sens?

Enfin, le sénateur Giroir retourne dans le comté d'Antigonish. Ce n'est pas un comté très grand. Toutes ses dépenses sont dans un cercle restreint. L'honorable député d'Antigonish nous a dit que ces dépenses représentent plus de $80 par vote donné durant l'élection et $16 par personne dans le comté. Cela est très extraordinaire. Je ne dis pas que cela ne puisse être nécessaire. Si c'est à cette allure que le ministre entend marcher, s'il doit faire la même chose pour les Provinces maritimes, alors, si sonsidérable que soit son excédent, je crois qu'il a entrepris plus qu'il ne peut faire. S'il n'y a aucune justification pour ces dépenses, alors le blâme en est rejeté sur le sénateur Girroir, et nous n'avons pas la moindre occasion d'avoir des explications de sa part. Toutes les parties de cette affaire démontrent qu'il s'agit tout simplement d'un énorme fonds de corruption tory et d'un système de tricherie en vue de gagner les élections. Le pays ferait mieux de se défier du ministre des Travaux publics, du ministre des Chemins de fer et probablement du premier ministre. Si ces messieurs sont prêts à aller aussi loin que cela dans une élection partielle, qui n'atteint pas leur situation en cette Chambre, quel qu'en soit le résultat, je demande au pays de se défier des ouragans lorsque leurs sièges seront en péril, et que du résultat d'une élection dépendra leur maintien au pouvoir ou leur renvoi dans l'opposition. C'est alors que nous pourrons nous attendre à la violation de toutes les règles, à l'absence de toute délicatesse dans les luttes de la vie publique. Et si la population est susceptible d'être corrompue, ces tentatives seront faites pour la détacher de tout régime honnête et de l'exercice convenable de l'électorat, ce qui fera du Parlement, non la voix autorisée du peuple, mais la voix des gros sacs d'argent et de l'influence corruptrice du ministre

dont la tâche particulière est de gagner des élections sans s'occuper de la légitimité des moyens employés pour les gagner.

M. A. DEWITT FOSTER (King) (N.-E.): Il m'arrive rarement de demander l'indulgence de cette Chambre et je puis assurer aux honorables députés que je n'ai pas l'intention de les fatiguer longtemps en faisant un discours prolongée. En ma qualité de député le plus jeune en cette Chambre, je suis très heureux de dire que j'ai écouté, et j'écoute toujours avec plaisir les remarques des honorables membres de l'opposition. Je me suis hasardé de temps à autre à poser une question dans l'unique but d'obtenir des renseignements et sans la moindre intention de manquer de courtoisie envers un honorable député quel qu'il soit, mais à part cela, j'ai toujours respecté, comme je l'ai dit, les opinions des membres de cette Chambre. J'ai écouté l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), lorsque, je crois, s'il m'est permis de le dire, qu'il a fait beaucoup plus pour le plaisir de discuter que pour autre chose ce soir. Je puis même aller plus loin et affirmer que son discours de ce soir est le plus médiocre qu'il ait jamais prononcé en cette Chambre. Je suis certain qu'il me pardonnera si je ne le suis pas dans toutes les randonnées qu'il a faites au cours de ces remarques. Mais, dès le début, il a parlé de cette affaire comme étant d'une nature telle que si elle eût été soumise à n'importe quel juge de nos tribunaux, il eût immédiatement déclaré que la preuve était complète. Je crois être approuvé par tout honorable député impartial en disant que si le juge eût été tout autre que M. McKenzie, maintenant député de Cap-Breton-nord, ce juge eut immédiatement renvoyé la poursuite.

M. BEATTIE: Avec dépens.

M. FOSTER: Avec dépens. En chaque occasion, lorsqu'un point de droit est discuté en cette Crambre, l'honorable député de Cap-Breton-nord semble obsédé par l'idée qu'il lui faut donner à la Chambre et au pays sa définition de la loi telle qu'il l'entend. Lorsqu'il s'agit d'une question de droit international ou constitutionnel, au sujet de laquelle nous pourrions espérer entendre des hommes tels que sir Allen Aylesworth ou le premier ministre (M. Borden) nous donner une opinion qui aurait du poids devant le conseil privé, nous voyons l'honorable député de Cap-Breton-nord piquer une tête dans la question et donner sa version à la Chambre et au pays comme étant absolument définitive dans tous les détails.

Cela est devenue un peu ennuyeux, mais je suppose que c'est là une des particularités les plus tolérables que la Chambre doit endurer de la part de l'honorable député d'ici aux prochaines élections générales. L'honorable député est ensuite passé à la dénégation du ministre des Travaux publics et il a dit que les dénégations de l'honorable ministre deviennent un peu usées. Je suppose qu'il nierait qu'il doit son premier siège en cette Chambre à un vice de forme invoqué contre son concurrent, John McCormick. Je suppose qu'il nierait qu'à son élection suivante, environ cent dix pêcheurs qu'il avait réussi à faire nommer, ont travaillé nuit et jour pour assurer son élection.

M. McKENZIE: Mon élection n'est pas en discussion.

M. FOSTER: Il le nie d'une autre manière. A chaque occasion, lorsqu'une question a été soumise à la Chambre, même avec témoignages sous serment, soumise devant une cour de justice, qui avait entendu la preuve, soumise par l'honorable député d'Annapolis, nous voyons toujours le député de Cap-Breton-nord nier toute l'affaire. Je suppose qu'il niera encore. Il ne nie pas cela, car je pourrais le référer à la preuve.

M. McKENZIE: Je suppose que c'est votre manière de défendre le ministre.

M. FOSTER: J'en arrive à la défense du ministre. Je veux donner au député du Cap-Breton un petit portrait à la plume de sa personne. Il nous donne une homélie sur la vertu qu'il possède et sur l'honnêteté qui caractérise sa manière de faire les élections; et cependant nous constatons que, dans son propre collège électoral, lors de la dernière élection, d'après la preuve soumise à la Chambre, on a payé $200 pour du rhum et des boissons afin de lui procurer un siège en cette Chambre. Cependant, il se préoccupe de l'honnêteté publique, de la sincérité des opérations électorales et ne voit de corruption que parmi les conservateurs. Je pourrais préciser davantage et dire que l'homme qui a payé cet argent est son propre associé comme avocat. Il est très commode d'avoir sous la main un Gilpin Horner afin de pouvoir rejeter le blâme sur lui. Il parle de corruption électorale; il dit que c'est faire de la corruption que de publier dans un comté une circulaire contenant certaines promesses. Dans la circulaire de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), durant la dernière élection, que voyons-nous? Il énumérait tous les crédits qui avaient été votés pour son comté depuis qu'il le représentait, plus d'un million, et ses amis exhortaient les électeurs, tant en public que privément. Elisez-le, disaient-ils, et lorsque le Gouvernement sera revenu au pouvoir, il fera partie du cabinet; il sera lui-même ministre et il pourra vous procurer toutes sortes de faveurs. La corruption électorale? Promettre certaines choses aux collèges électoraux? Si l'hono-

rable député tient tant à l'honnêteté, il ferait mieux de s'en prendre à quelques-uns de ses amis. Charité bien ordonnée commence par soi-même; qu'il commence par là. Il parle des dépenses de deniers publics. Je n'ai pas sous la main, dans le moment, mais je livrerai plus tard à la Chambre, le nom d'un certain monsieur de Cap-Breton-nord qui a eu quelques difficultés au sujet de son commerce avec Montréal et d'autres ports, parce que les prix de transport n'étaient pas aussi réduits pour lui que pour ses rivaux de part et d'autres. Nous avons vu en conséquence l'ancien Gouvernement construire un quai de 80 ou 100 pieds de longueur, afin que le magasin de cet homme pût être desservi et que les prix de transport pussent être égalisés entre lui et les autres endroits.

M. McKENZIE: Nous avons le droit de savoir le nom du commerçant ainsi favorisé.

M. FOSTER: J'ai dit que je serais enchanté de donner le nom plus tard. Notre collègue ne contestera pas le fait?

M. McKENZIE: Je le nie carrément. Rien de tel n'est jamais arrivé et je défie l'honorable député de produire une preuve de ce genre. Il ne l'a pas.

M. FOSTER: Je prévoyais cette dénégation; mais le quai est là comme preuve irréfutable.

M. l'ORATEUR: L'honorable député devrait accepter la dénégation.

M. FOSTER: Oui; je l'accepte. Puis il y a la question du manifeste publié par le sénateur Girroir. Où a-t-il été rédigé et par qui? Je ne crois pas que la Chambre doive accepter la simple déclaration qu'il a été rédigé par le sénateur Girroir.

M. McKENZIE: Elle porte sa signature.

M. FOSTER: Elle peut porter sa signature, et cependant, il y a eu dans la Nouvelle-Ecosse des cas où des signatures ont été apposées à des documents sans que leur authenticité ait été nécessairement démontrée

M. McKENZIE: L'honorable ministre ne niera pas qu'il a signé ce document.

M. FOSTER: Il a parlé d'un pari dans le document, mais il n'a pas dit à la Chambre à quel pari il faisait allusion. Je demanderai s'il parlait de l'offre d'une récompense de $200 dont a parlé l'honorable député d'Antigonish.

M. McKENZIE: J'ai vu dans le "Casket", la lettre offrant la récompense, ou faisant le pari. C'est de cela dont j'ai voulu parler; la lettre du sénateur dans le "Casket".

M. FOSTER: En sa qualité de membre du Parlement et d'ex-juge, peut-être que l'honorable député nous dira s'il considère qu'un pari et l'offre d'une récompense sont la même chose.

M. McKENZIE: On nomme cela un pari; ce qui y est dit c'est qu'il pariera.

M. FOSTER: Il me faut de nouveau laisser à l'honorable député son interprétation de l'anglais. L'honorable député a déclaré que le ministre des Travaux publics dit que le "Casket" avait tronqué la lettre.

Je prétends que le ministre des Travaux publics n'a rien dit de tel. Il n'a certainement pas dit que le rédacteur du "Casket" avait en aucune manière tronqué la lettre, et l'honorable député de Cap-Breton-nord savait, lorsqu'il a fait cette déclaration en cette Chambre, que le ministre des Travaux publics n'avait pas fait semblable déclaration.

M. McKENZIE: Je n'ai rien dit le tel. Le ministre a dit que la lettre avait été tronquée lorsqu'elle a paru dans le "Casket", et il n'a pas dit qui l'avait fait. Il n'y a que deux particuliers. . .

M. FOSTER: J'ai dit que le ministre n'a absolument rien dit de semblable. Il n'a pas dit que la lettre avait été tronquée lorsqu'elle a paru dans le Casket; il a dit qu'il n'en savait absolument rien; tout ce qu'il en savait, c'est que la lettre était partie du bureau de son secrétaire et avait été produite en cette Chambre. A ce sujet, qu'il me soit permis de dire que l'honorable député d'Antigonish a fait beaucoup de bruit pour peu de chose. En termes violents il a insinué que la lettre avait été tronquée lorsqu'elle a paru dans le "Casket". Il a insisté sur ce point. Même l'honorable député d'Antigonish n'a pas voulu aller jusqu'à accuser le sénateur Girroir de la falsification de cette lettre. L'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), lorsqu'il en a parlé, a dit qu'il y avait une preuve absolue que le sénateur Girroir avait livré la lettre au "Casket" d'Antigonish. Où est la preuve de cette assertion? De fait, l'honorable député d'Antigonish lui-même a vu la lettre avant qu'elle fût envoyée au "Casket" d'Antigonish, et il a vu le mot "noted" en haut de la page. Il savait qu'il n'y a pas eu de fausse allégation, et que le mot "placed" a paru dans le journal au lieu du mot "noted", pourrait être dû à une erreur typographique. L'honorable sénateur ne voudrait jamais faire une chose pareille, et il n'y a pas la moindre preuve à cet égard. L'honorable député d'Antigonish est obligé de rectifier des déclarations de temps à autres dans les journaux, mais en traitant un sujet de cette nature, l'idée ne lui viendra pas de se montrer loyal. Il faut que son esprit de parti s'affirme, même au point de faire de malveillantes insinuations contre un honorable membre du Sénat.

L'honorable député d'Antigonish a eu bien soin, cet après-midi, de ne pas dire où la falsification a commencé, mais par inadvertance, je crois, il a clairement démontré que la falsification, s'il y a eu falsification, a eu lieu dans les bureaux du "Casket". Je crois que c'est là la conclusion évidente qu'il faut tirer de l'argumentation de l'honorable député. Il n'y a pas de doute qu'il a évité de laisser croire cela dans le pays, mais je crois qu'en lisant ses paroles avec attention on se convaincra que c'est là ce qu'il voulait insinuer. L'honorable député a dit que le sénateur aurait dû compter sur sa mémoire relativement à cette transaction; qu'en sa qualité de membre du Sénat il est allé à maintes reprises voir le ministre, avec lequel il a maintes fois discuté la question, et que, lorsqu'il est retourné dans sa circonscription, il aurait dû se rappeler les détails et ne pas demander un relevé des divers travaux à l'étude. Permettez-moi de repasser les faits. Avant l'élection, nous avons vu l'honorable député d'Antigonish aller au ministère des Travaux publics et s'efforcer de découvrir si des représentations avaient été faites dans l'intérêt de son comté. Comment le sais-je? Cette déclaration a été faite par l'honorable John Corbett, député à la législature locale de la Nouvelle-Ecosse, à un certain endroit du comté d'Antigonish, et plus tard, elle a été répétée par mon honorable ami d'Antigonish lui-même. Mon honorable ami ne s'est pas contenté de cela. Avant de retourner dans son comté, il s'est efforcé de découvrir si le sénateur Girroir avait négligé le comté que mon honorable ami est censé représenter, et dont il est censé surveiller les intérêts de préférence à ceux de toute autre région. Il est allé dans son comté et l'un des moyens de propagande qu'il a adoptés consistait à prétendre que le parti conservateur ne dépenserait pas un seul dollar dans le comté d'Antigonish, quelque grande que fût la nécessité des travaux publics, et que ce parti ne s'occupait pas du tout de la région. Tel était le moyen de propagande de mon honorable ami et telle a été la déclaration faite par l'honorable John Corbett, à un endroit nommé Lenwood, dans le cas de John McCoe, et en présence d'un certain nombre d'électeurs, M. Corbett a déclaré que M. Chisholm avait fait des recherches dans les archives du ministère. Qui a jamais entendu parler d'un membre de cette Chambre allant dans les ministères et scrutant les dossiers pour voir s'il y a là quelque chose qui concerne son comté, ou si un membre du Sénat s'est occupé de sa besogne? M. Corbett a déclaré que l'honorable député d'Antigonish avait fait des recherches dans les archives, à Noël, avant de retourner chez lui, et que pas un seul dollar n'était prévu au budget; et peu de temps après, cette déclaration a été corroborée à une assemblée contradictoire tenue à Lakevale, à laquelle assistaient le sénateur Girroir, l'honorable député d'Antigonish et le regretté organisateur libéral du comté de Digby, M. Wall.

C'était là le plan de campagne préconçu par mon honorable ami, et lorsque le sénateur Girroir est arrivé dans le comté, il a constaté que cette histoire avait été répandue avec profusion dans tout le collège électoral. Rien de plus naturel qu'il procédât à démontrer aux gens que leur représentant au Parlement n'avait pas apporté à ses devoirs toute l'attention que l'on était en droit d'attendre de sa part, et qu'il essayait d'aider à sa mémoire, non qu'elle eût besoin d'être rafraîchie pour dissiper la honteuse, mensongère et trompeuse histoire que l'honorable député avait repandue par tout le comté. Voilà la raison pour laquelle le sénateur a agi comme il l'a fait et je demande à la Chambre si ce n'était pas là une raison suffisante. Il n'y a eu ni corruption ni fourberie dans cette affaire. Elle a été faite dans le cours ordinaire des choses, pour se protéger et protéger en même temps les intérêts de la vérité et de la justice, et, afin d'avoir quelque chose de tangible pour démontrer qu'il avait fait des représentations dans l'intérêt du public et des gens d'Antigonish. Qu'il me soit permis de dire ici qu'au cours de cette élection il a été ouvertement déclaré que le Gouvernement conservateur ne dépenserait pas un seul dollar dans ce comté ni dans aucun autre. On avait, disait-on, conçu un plan pour le forcer à en appeler au peuple durant cette session, et l'on répandait le bruit que le parti libéral occuperait bientôt les banquettes ministérielles, et serait en mesure de dépenser tout l'argent prévu dans le budget. Le plan avait été conçu, comme chacun le sait, par d'ex-membres du cabinet, et l'on s'était hâté de le divulguer dans tout le comté. Les gens pariaient des centaines de dollors que l'opposition forcerait le Gouvernement à en appeler au peuple et qu'elle était maîtresse de la situation. Lorsque l'élection d'Hochelaga eut été remportée, par défaut de la part de l'opposition, l'on jeta de la poudre aux yeux des gens pour leur faire croire que l'opposition attendait pour examiner la proposition du Gouvernement et pour la traiter selon son mérite, tandis qu'il y a un an tout le plan avait été ourdi pour la combattre sous quelque forme qu'elle serait présentée au Parlement.

Si l'honorable député d'Antigonish peut trouver quelque satisfaction dans les déclarations qui ont été faites, tant mieux pour lui. Il a dit que, lors de l'élection, on n'avait préparé ni budget principal ni

budget supplémentaire, et que, conséquemment, ces item ne pouvaient pas figurer aux prévisions. Les gens d'Antigonish sont intelligents, et la preuve en est qu'ils sont revenus sur leur décision préalable lorsqu'on leur a fait voir la lumière de la vérité, et ils ont élu un membre de l'opposition dans la province de la Nouvelle-Ecosse et qui a donné à un gouvernement moribond la défaite la plus complète qu'un gouvernement ait jamais éprouvée, depuis le temps de sir George Ross, dans la province d'Ontario. Comme l'a dit le premier ministre, les item n'ont été mis à l'étude que plus tard au ministère. Je veux parler de ce point particulier et démontrer à la Chambre et au pays que, à mon avis, il y a maintenant, en ce qui concerne les Travaux publics, un système différent de celui qui existait sous l'ancien régime. Si je comprends bien, aujourd'hui, un membre du Parlement soumet une proposition au sujet de certains travaux—supposons que cela dépende du ministère des Travaux publics. Il y a dans ce ministère un ingénieur, un homme expérimenté responsable au gouvernement qui le nomme. Cet ingénieur fait un rapport sous sa responsabilité et l'affaire est étudiée. Sous l'ancien Gouvernement, je déclare de mon siège en cette Chambre qu'il y avait dans la province de la Nouvelle-Ecosse des ingénieurs à qui l'on ordonnait de faire certaines choses, sans s'occuper le moins du monde si ces choses étaient ou non dans l'intérêt du public.

Qu'il me soit permis de citer un exemple: La Canning Supply Company, de Canning, dans le comté de King (N.-E.), composée des agents électoraux de mon prédécesseur, a acheté une propriété sur la montagne du Nord. Elle désirait boiser cette propriété, afin de pouvoir faciliter le flottage de ses billots jusqu'à une scierie sur un certain ruisseau, et elle a demandé au Gouvernement $1,000 pour un quai sur l'un des côtés du ruisseau. $1,000 ont été accordés par l'ancien Gouvernement pour construire les assises d'un quai ou de ce qui était censé être un quai du côté est du ruisseau. Il n'y avait pas de chemin public qui conduisît à ce quai; personne ne demeurait près de là. La seule route qui y conduisait était un chemin tracé pour le transport des billots à travers le pâturage, et cependant ces $1,000 ont été dépensés pour l'avantage de la Canning Supply Company, afin de lui permettre d'y placer sa scierie et de prendre ses billots dans ce ruisseau.

M. BENNETT (Simcoe-est): Quelle est la largeur du ruisseau?

M. FOSTER : Il n'est pas assez large pour que certains de ces honorables députés puissent s'y noyer, s'ils y tombaient. Je pourrais citer d'autres exemples de ce genre, et cependant les honorables députés parlent de corruption et d'honnêteté comme si toute l'honnêteté se trouvait de leur côté et toute la corruption de ce côté-ci. L'honorable député d'Antigonish est remonté aux jours de 1896 et a parlé de ce qu'avait dit le "Times" de Londres. Lorsqu'un honorable député de la droite lui a demandé de lui donner la date de ce numéro du "Times" de Londres, il n'a pu la lui donner, et je doute fort qu'il le puisse maintenant. Vous parlez de la corruption de 1896! Il eût été beaucoup plus à propos pour lui de parler des cent scandales qui se sont produits de 1896 à 1911. Mais il a été muet comme la tombe sur ce point.

Comme je le disais, le Gouvernement soumet l'affaire à l'ingénieur, l'ingénieur l'étudie, soumet son rapport au ministre, le ministre étudie le rapport, il soumet l'affaire au conseil et le conseil décide la question selon son mérite. Dans certains cas, du moins dans celui que j'ai mentionné, cela ne paraît pas avoir été fait par l'ancien Gouvernement. En conséquence, il est facile de comprendre que l'honorable député d'Antigonish n'ait pu savoir ce que l'on ferait à Antigonish,parce que l'ancien régime était disparu. Il n'était pas en mesure de commander à un fonctionnaire d'aller à tel ou tel endroit, de faire ceci ou cela, sans tenir compte de ce qu'il considérait comme étant dans l'intérêt du public. Il est un peu dépaysé, grâce au nouvel état de choses sous l'honnête Gouvernement actuel.

J'arrive à un autre point, et c'est l'accusation portée contre le ministre, accusation à laquelle le ministre a, dans mon opinion, répondu très efficacement. Comment aurait-il pu connaître le contenu d'une lettre écrite lorsqu'il était à 2,000 milles de distance? Cela semble si absolument évident qu'il m'est inutile d'ajouter un seul mot à ce sujet.

On a parlé du foin dans le comté d'Antigonish. Je ne comprends pas et je ne crois pas que la Chambre ait clairement compris, si l'honorable député d'Antigonish veut ou non que le foin des cultivateurs de ce comté soit transporté gratuitement par le chemin de fer Intercolonial. Il ne s'est pas expliqué clairement là-dessus. S'il eût présenté ici une plainte de la part des cultivateurs d'Antigonish, déclarant qu'ils sont mécontents sous quelque rapport de l'attitude du Gouvernement, ou de ce que le Gouvernement a fait au sujet de cette affaire, sa cause eût été meilleure, mais j'ose dire qu'il ne peut trouver dans son propre comté quelqu'un qui se plaigne sérieusement du Gouvernement ou de qui que ce soit au sujet du transport du foin. Plusieurs autres remarques décousues ont été faites par l'honorable député et je n'en parlerai pas. J'ai été surpris, cependant, lorsque je lui ai demandé ce qu'il lisait. Je m'attendais à ce qu'il dise à la Chambre qu'il lisait les mémoires ou l'autobiogra-

phie du regretté sir Richard Cartwright, un homme dont les talents, dans mon humble opinion, n'ont été surpassés par aucun de ceux qui aient jamais siégé du côté de l'opposition. J'ai été surpris de constater qu'il lisait quelque paragraphe de ses propres remarques. Je suis certain que la Chambre eût été beaucoup plus intéressée s'il lui eût donné une liste des souscripteurs au fonds Fielding. Il aurait probablement pu nous donner beaucoup plus de renseignements sur la souscription Fielding que son discours ne nous en a fournis.

M. WILSON (Laval): Que dites-vous de l'automobile électrique offerte l'autre jour?

M. BENNETT (Simcoe-est): Elle n'a pas été offerte par des entrepreneurs, et les souscripteurs n'ont pas honte de faire connaître leurs noms.

M. WILSON: Si le bonnet vous va, coiffez-vous en.

M. FOSTER: Si l'honorable membre m'avait posé cette question assez fort pour que je puisse l'entendre, et être bien sûr qu'il n'avait pas honte de me la poser, je lui aurais dit qu'animés de cet esprit de loyauté que nous professons pour l'homme qui dirige les affaires de ce dominion, qui n'a pas eu de supérieur dans le fauteuil du premier ministre, et comme expression de nos sentiments unanimes de respect et d'admiration pour l'excellent service rendu à ce pays par le très honorable premier ministre, les membres de cette Chambre lui ont offert cette manifestation spéciale de leur reconnaissance; et je n'hésite pas à dire à l'honorable député de Laval (M. Wilson) que nous n'avons pas d'objection à ce qu'il publie le fait dans son comté ou n'importe où au Canada, s'il le désire. En terminant, je puis dire que dans mon humble opinion l'accusation malhonnête, fausse et scandaleuse contenue dans la motion du député d'Antigonish a été entièrement réfutée par le ministre, et quelques mots de plus de ma part seraient superflus. Je veux qu'il soit consigné que je me déclare absolument en faveur et entièrement satisfait de l'administration du Gouvernement dont je suis un humble partisan.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami de King (N.-E.) (M. Foster), nous a parlé pendant une demi-heure, mais il n'a pas du tout, dans mon humble opinion, touché à la question actuellement en délibération. Il a commencé par une tirade à l'adresse de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), l'accusant d'une foule de délits et de crimes, politiques ou autres. Il a critiqué sa science légale et il lui a dit qu'il cherchait à imposer aux honorable membres de cette Chambre son opinion sur les questions légales. Chaque fois qu'il a émis une opinion destinée à nous aider à décider les grandes questions qui nous sont soumises, il l'a fait avec honnêteté et modestie, et c'est une injustice criante que de l'accuser d'imposer son opinion aux membres de cette Chambre. Je crois que mon honorable ami de King a mauvaise grâce de porter cette accusation et de dire à la Chambre que mon honorable ami doit son élection aux gardes-pêche ou autres personnes de cette classe.

M. FOSTER (King): C'est vrai, peut-il le nier?

M. SINCLAIR: Certainement; cela a été nié devant la Chambre, tant et plus, et prouvé faux, et je suis surpris que mon honorable ami y fasse de nouveau allusion. On dit que mon honorable ami de King doit son siège à une charge de pommes de terre. La tradition dans la Nouvelle-Ecosse dit qu'il ne serait pas en cette Chambre ce soir sans un char de pommes de terre qu'il a importé des Etats-Unis dans le comté de King, afin d'effrayer les cultivateurs et les engager à voter contre la réciprocité.

M. FOSTER: Amené par qui?

M. SINCLAIR: Je ne sais pas qui a importé ces pommes de terre. Je ne crois pas que le fait puisse être contesté, car il est connu comme véridique.

M. FOSTER: Il est vrai qu'il est arrivé un char de pommes de terre dans mon comté, mais l'insinuation qu'il aurait été importé par moi ou le parti qui m'appuyait est absolument fausse. Dans le fait, l'importateur était un chef libéral.

M. SINCLAIR: Si mon honorable ami veut demander une enquête devant un comité de la Chambre sur cette question...

M. FOSTER: Demandez-la vous-même.

M. SINCLAIR: S'il y a une enquête, je crois que nous pourrons fournir la preuve que le char de pommes de terre a été amené dans le comté de King, afin d'aider à son élection, qu'on s'en est servi pour cette fin et qu'il n'occuperait pas de siège dans cette Chambre sans ce char de pommes de terre.

M. FOSTER: Je demande que l'honorable membre retire cette allégation.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. FOSTER: Je soulève une question de privilège.

M. SINCLAIR: Si l'honorable député demande un rappel au règlement, je vais reprendre mon siège.

M. FOSTER: Je désire dire...

M. SINCLAIR: L'honorable député veut-il prétendre qu'on n'a pas répandu dans le comté la nouvelle qu'il serait inondé de pommes de terre venant des Etats-Unis, si le peuple votait en faveur de la réciprocité?

M. FOSTER: J'affirme, qu'à ma connaissance, on n'a jamais fait cette déclaration et qu'on n'a jamais invoqué dans la cabale une inondation de pommes de terre américaines dans le comté, parce que c'eût été une folie.

M. HENDERSON: Ce ne serait pas une mauvaise affaire que d'inonder de patates un comté.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami (M. Foster) ne dirait pas cela dans le comté de King, où les faits sont bien connus.

M. FOSTER: Je le dirai partout.

M. SINCLAIR: Les accusations de mon honorable ami d'Antigonish ont à peine été touchées dans le discours décousu que nous a servi l'honorable député de King (M. Foster). Il a parlé de tout, depuis un moulin à scie sur le montagne du Nord jusqu'aux gardes-pêche de Cap-Breton-nord, mais il n'a pas essayé de justifier la conduite du Gouvernement au sujet de la question du foin gratis sur l'Intercolonial ou de justifier l'attitude prise par le ministre des Travaux publics lorsqu'il a fait des promesses au comté d'Antigonish afin d'influencer le vote des électeurs.

L'accusation portée par mon honorable ami d'Antigonish est précise et sérieuse, et dans laquelle deux ministres de la couronne sont impliqués. Le ministre des Travaux publics est accusé d'avoir fait des promesses corruptrices au peuple de ce comté, à propos de l'élection locale du 16 janvier dernier. Quelle réponse le ministre des Travaux publics donne-t-il à l'accusation? Il nous dit qu'il est d'opinion que l'honorable député d'Antigonish perdra des votes sur cette question quand il retournera devant ses électeurs. Le ministre des Travaux publics tente de donner une autre réponse, c'est qu'il était à Winnipeg à l'époque où la lettre a été écrite. Va-t-on nous demander de croire que parce que le ministre des Travaux publics n'était pas à Ottawa, il échappait à la responsabilité de son ministère? Est-ce la position que l'honorable membre entend prendre en ce quiconcerne l'expédition des affaires de son ministère?

M. ROGERS: J'espère que mon honorable ami ne m'a pas mal compris; j'ai assumé l'entière responsabilité de tout.

M. SINCLAIR: Pourquoi l'honorable ministre a-t-il mentionné qu'il était à Winnipeg?

M. ROGERS: Je voulais corriger une déclaration erronée faite par mon honorable ami d'Antigonish.

M. SINCLAIR: Il n'y a pas eu de déclaration erronée. Si le ministre était prêt à prendre toute la responsabilité de la lettre corruptrice écrite aux électeurs d'Antigonish, il n'avait aucune raison de mentionner son absence à Winnipeg lorsque son secrétaire l'a écrite. La lutte à Antigonish ne regardait pas la Chambre fédérale; c'était une élection locale et provinciale. Le sénateur Girroir, qui était le député du comté à la législature provinciale, a été nommé au Sénat et il s'agissait de le remplacer. Le parti conservateur, au lieu de faire la lutte au point de vue provincial, a fait intervenir des questions fédérales et a promis le foin gratis et des travaux publics, afin d'engager le peuple à voter pour le candidat conservateur. Il était incapable d'attaquer le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sur son administration; le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne peut être attaqué. Le gouvernement libéral de cette province a été gardé au pouvoir pendant trente ans sans qu'aucune accusation sérieuse quelconque ait été portée contre lui.

Après une aussi longue période au pouvoir, le parti conservateur, quand cette élection provinciale a eu lieu, a dû avoir recours aux moyens qu'on a exposés ici ce soir, plutôt que de faire la lutte sur des questions provinciales, comme ils auraient dû faire. En ce qui concerne le foin gratis, l'accusation contre le Gouvernement est très claire. Pourquoi n'ont-ils pas annoncé aux membres de cette Chambre, quand la chose leur a été demandée, qu'ils n'avaient pas l'intention d'accorder le transport gratuit du foin aux électeurs d'Antigonish. La campagne dans le comté d'Antigonish a commencé, je crois, en novembre et le 26 novembre le député d'Antigonish a posé les questions suivantes à la Chambre:

1. Le département des Chemins de fer a-t-il l'intention de transporter gratis sur le chemin de fer Intercolonial le foin provenant de la province de Québec et destiné aux comtés ou à l'un ou l'autre des comtés de la partie est de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quels moyens se propose-t-il de prendre pour venir en aide aux cultivateurs desdits comtés en ce qui concerne les frais de transport du foin destiné à ces comtés?

Il n'a pas reçu de réponses à ses questions. Pourquoi n'a-t-on pas répondu à ces questions? Pourquoi sont-elles restées au Feuilleton de jour en jour, de semaine en semaine? Je ne puis dire dans le moment à combien de reprises elles ont été posées, mais elles ont dû l'être souvent, et chaque fois qu'elles l'ont été, le premier ministre a répondu: "Réservé". Le ministre des Travaux publics n'a pas essayé d'expliquer cela. La raison en est claire. Le Gouvernement savait qu'il y avait une élection à Antigonish et que le parti conservateur exploitait la promesse auprès des électeurs: que s'ils votaient pour le parti conservateur, ils obtiendraient le

transport gratuit du foin sur l'Intercolonial. Si le premier ministre et le ministre des Chemins de fer avaient donné la réponse honnête qu'ils auraient dû donner, déclarant qu'ils n'avaient pas l'intention d'accorder cette demande, le comité d'Antigonish n'aurait pas été capable de tromper les électeurs comme il le faisait au sujet de cette question. C'est une des circonstances si claire qu'elle serait décidée contre eux par n'importe quel jury intelligent. Le 15 décembre, le premier ministre a dit que la question était à l'étude, mais quand tous les papiers ont été déposés devant la Chambre, nous avons constaté qu'elle n'était pas du tout à l'étude, mais qu'elle avait été décidée avant cette date. Il a été démontré que le ministre des Chemins de fer, avant le 15 décembre, avait décidé qu'on n'accorderait aucun transport gratuit du foin; mais le premier ministre, le 15 décembre, sachant qu'une élection se faisait à Antigonish—car je présume qu'il lit les journaux de la Nouvelle-Ecosse—sachant que les journaux du comté d'Antigonish publiaient des annonces invitant les cultivateurs à demander ce transport gratuit du foin, au lieu de répondre franchement à la question, que le Gouvernement n'avait pas l'intention d'accorder ce transport gratuit, a dit que la question était à l'étude.

Vinrent alors les vacances de Noël et la Chambre s'ajourna. Nous revînmes après ce congé et, même alors, mon honorable ami d'Antigonish ne put obtenir de réponse à sa question. Ce n'est qu'après le 16 janvier, une fois l'élection terminée, que le Gouvernement trouva qu'il n'y avait plus de raison à cacher sa décision probable et qu'il déclara à la Chambre qu'il n'y aurait pas de transport gratuit de foin. On a fait remarquer que le comité conservateur d'Antigonish a publié dans les journaux de cette ville un avis conçu en ces termes:

> Des arrangements ont été faits pour le transport gratuit du foin dans ce comté, au bénéfice des cultivateurs seulement. Les personnes qui désirent se procurer du foin peuvent adresser leurs commandes à C. Edgar Whidden de qui on peut obtenir tous les renseignements.
>
> Les personnes suivantes ont été nommées pour faire partie d'un comité de surveillance.
>
> A. D. Chisholm,
> P. S. Foyd,
> Dan. D. McDonald.

Mon honorable ami d'Annapolis a laissé entendre, mais n'a pas dit clairement, que l'argent pour payer le transport venait d'ailleurs; qu'il ne venait pas du ministère des Chemins de fer et Canaux, mais de quelque autre fonds mystérieux du parti tory du comté d'Antigonish. Mon honorable ami aura-t-il la complaisance de nous dire si c'est le cas?

M. SINCLAIR.

M. DAVIDSON: Je n'ai rien dit de tel. J'ai demandé à mon honorable ami de nous dire si, au cours de cette campagne, on a fait la promesse que le Gouvernement fournirait le foin gratuitement, et je crois que par son silence, il a admis qu'aucune telle promesse n'a été faite.

M. SINCLAIR: Va sans dire que mon honorable ami sait très bien qu'il est admis que la promesse n'a pas été faite par le Gouvernement, mais par le parti conservateur dans le comté d'Antigonish. Voici la promesse positive et distincte que je viens de lire:

> Des arrangements ont été faits pour le transport gratuit du foin dans ce comté au bénéfice des cultivateurs seulement.

Cela a été annoncé par le parti conservateur dans le comté d'Antigonish. Comment un arrangement pour le transport gratuit du foin pouvait-il être fait, si ce n'est sur l'Intercolonial, qui est le seul moyen de transport que nous ayons dans l'est de la Nouvelle-Ecosse pendant les mois d'hiver?

M. DAVIDSON: L'honorable député va en être réduit aux suppositions à ce sujet. La question est de savoir si, oui ou non, le Gouvernement a fait quelqu'une de ces promesses?

M. SINCLAIR: Assurément, mon honorable ami ne croit pas que je parle à peu près, en face du texte positif des avis mis par le comité conservateur dans les journaux invitant les cultivateurs à faire la demande du foin qui devrait être transporté gratuitement dans le comté d'Antigonish? Je ne puis comprendre mon honorable ami. Il était dit que des arrangements avaient été faits; des arrangements de ce genre ne pouvaient avoir été faits qu'avec le ministre des Chemins de fer. Il paraît cependant que les arrangements n'ont pas été faits avec le ministre des Chemins de fer, mais mon honorable ami le sénateur a été jusqu'à nommer un comité pour faire enquête sur l'affaire et s'assurer s'il disait ou non la vérité et il a offert 200 dollars si l'on pouvait découvrir qu'il ne disait pas la vérité. Après avoir entendu les témoignages et examiné les livres d'un marchand, il paraît que les membres du comité ont signé un document affirmant que la chose était vraie et que les cultivateurs avaient le transport gratuit du foin. Par suite de la réponse que le ministre nous a donnée disant qu'ils n'avaient pas le transport gratuit du foin, que devons-nous penser de la conduite des chefs du parti tory dans le comté d'Antigonish? Que devons-nous penser des hommes qui se lèvent en cette Chambre et font des discours bruyants pour défendre une semblable conduite?

J'ai fait remarquer que l'accusation contre le Gouvernement, est, d'abord que, du 26 décembre au 16 janvier, il a gardé le silence lorsqu'il aurait dû parler au sujet de cette question du jour. Il a refusé de répondre à aucune des questions posées et, en même temps, le parti tory du comté d'Antigonish mettait faussement cette question de l'avant pour tromper les électeurs. L'honorable ministre des Travaux publics n'a tenté de faire aucune réponse à l'accusation portée contre le Gouvernement. Il n'a pas l'air de croire que le peuple de ce pays considérera cette accusation comme très sérieuse. Au sujet de la seconde accusation, voici la lettre du sécrétaire du ministre dont il assume la responsabilité:

Cabinet du Ministre
des Travaux publics du Canada,
28 décembre 1912.

Mon cher monsieur,—Reçu votre lettre du 24 courant adressée au ministre des Travaux publics, et conformément à votre demande, je vous inclus une liste des item qui ont été mis au nombre des crédits supplémentaires pour le comté d'Antigonish pour 1913-1914.

Sincèrement à vous,
(Signé): George Buskard,
Secrétaire du ministre.

Monsieur T. E. L. Girroir,
Avocat,
Antigonish (N.-E.).

Ces item se chiffrent par $204,900. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics a dit que la lettre n'avait pas été tronquée. Si elle ne l'a pas été, nous devons la prendre telle qu'elle paraît, et elle dit que ces item ont été inscrits dans le budget supplémentaire. Il y a eu quelque discussion au sujet de savoir si quelques changements avaient été faits dans la lettre, mais j'ai compris que le ministre des Travaux publics disait, il y a quelques instants, qu'il n'avait pas dit que des changements avaient été faits. Je dis donc que nous devons prendre la lettre telle qu'elle est et telle qu'elle a été mise dans les Débats par l'honorabe ministre lui-même. L'honorable ministre des Travaux publics présente cette lettre à la Chambre et cette lettre déclare expressément que ces crédits figurent au budget supplémentaire, c'est dans le budget supplémentaire de cette année. C'est une déclaration très formelle, mais il arrive que ce n'est pas vrai—ces item n'étaient pas inscrits au budget à cette époque.. Il est admis maintenant que cette déclaration n'est pas vraie, que le budget supplémentaire n'était pas arrêté à l'époque où la lettre a été écrite. Le ministre des Travaux publics a retiré sa prétention qu'il était à Winnipeg à cette époque et que cela faisait une différence. Je crois que c'est Sam. Weller, dans les Pickwick Papers, qui disait que si vous vous trouviez aux prises avec la justice à un moment donné, et aviez peur de la preuve, il fallait avoir recours à un alibi. J'ai cru que le ministre s'efforçait de s'échapper au moyen d'une pareille défense, mais il a accepté la responsabilité, et les membres de cette Chambre ainsi que le peuple du pays le tiendront responsable des actes de son secrétaire. Il nous a dit, ce soir, que son sécretaire était excusable d'avoir envoyé cet état aux électeurs d'Antigonish à la veille de cette élection. Il savait pour quel objet cet état avait été envoyé, il savait qu'il ne pouvait être envoyé que dans un but de corruption, pour influencer les électeurs. Je ne veux pas que l'on comprenne que je suis opposé à ces crédits. Je n'ai aucun doute que ces travaux publics sont nécessaires, je n'ai pas de connaissances spéciales sur ce sujet. Je ne m'oppose pas à ces crédits. Mais je m'oppose à ce qu'un ministre de la couronne, à la veille d'une élection, envoie une lettre de ce genre dans un comté quelconque dans le but d'exercer une influence dans cette élection.

Il a été posé une foule de questions à ce sujet, dont quelques-unes par mon honorable ami d'Antigonish. Que penser de l'étiquette d'un ministre de la couronne dans des affaires de ce genre? Que penser du respect qu'il doit à Son Altesse Royale en faisant connaître ces crédits avant qu'on lui ait demandé de les présenter? Que penser de son serment? L'honorable député d'Antigonish a lu dans cette Chambre le serment dans lequel le ministre a juré qu'il garderait le secret sur de pareilles matières, et cependant l'honorable ministre permet à son secrétaire de les dévoiler, de violer ce serment, et il garde encore ce secrétaire à son service et ne le réprimande même pas, mais il vient devant la Chambre et prend la défense de ce qu'il a fait, et nous dit que son secrétaire a fait la chose convenable en envoyant cette lettre pour l'objet pour lequel elle a été envoyée. Je ne pense pas que le ministre des Travaux publics comprenne la position dans laquelle il se trouve, ou la gravité du fait qui lui est imputé. J'ai pris la peine de consulter le Parliamentary Practice de May sur cette question, et j'ai trouvé cette doctrine, que l'honorable ministre peut vérifier lui-même. Une résolution a été adoptée dans la chambre des communes d'Angleterre le 20 décembre 1779—plus de cent ans passés—adoptant le principe qu'un ministre de la couronne ne doit pas se servir de sa position de ministre chargé des fonds du peuple pour gagner des élections; il ne doit pas chercher à corrompre les électeurs en leur faisant des promesses avant l'élection. Voici le texte de la résolution:

Décide qu'il est hautement criminel pour un ou des ministres ou autres serviteurs de la couronne de la Grande-Bretagne d'user directement ou indirectement du pouvoir de sa charge dans l'élection de représentants au Parlement.

Voilà une déclaration très formelle; elle est considérée comme faisant loi en Angleterre, et je n'ai aucun doute qu'elle fait loi aussi au Canada. Le ministre des Travaux publics ne paraît pas se rendre compte d'avoir fait quelque chose que May, dans son Parliamentary Practice, appelle "hautement criminel" et que cette chose a été déclarée telle par le parlement de la Grande-Bretagne, il y a plus de cent ans.

Si le parti conservateur veut conserver le respect qu'il se doit à lui-même, il doit changer de tactique, il doit soit corriger son ministre des Travaux publics soit le remplacer. Le peuple du Canada prend note de ces choses et je n'ai aucun doute que ce que le ministre des Travaux publics a fait rejaillira sur le Gouvernement et que le peuple s'en indignera. Le Gouvernement peut probablement gagner provisoirement quelques votes par cette tactique dans le comté d'Antigonish, mais pour un vote qu'il gagnera par ces moyens, il en perdra dix ailleurs. Le présent cas n'est pas solitaire; peu de temps après être monté au pouvoir, le premier ministre envoya à la population de l'île du Prince-Edouard un télégramme qui n'a jamais été convenablement expliqué et sur lequel s'est faite l'élection dans l'île du Prince-Edouard. Tout le monde se rappelle le télégramme dont je veux parler. Les faits ont été élucidés plus tard et le premier ministre a été obligé d'admettre qu'il l'avait envoyé:

A. A. McLean, M.P.,
Charlottetown.

En réponse aux représentations de Nicholson et des vôtres, dans les deux derniers mois, je dois vous informer que le Gouvernement a décidé d'entreprendre un service de bacs entre l'île et la terre ferme. Ce service comportera le changement de la largeur du chemin de fer de l'île de la voie étroite à la voie normale. Cette amélioration de service fera disparaître trois courts transports, et on espère que cela aura pour résultat un grand avantage pour la population.

(Signé) R. L. Borden.

Le "Charlottetown Guardian" publie ce télégramme et dit qu'aucun message plus important n'a été envoyé à la population de l'île du Prince-Edouard depuis la Confédération. Vous remarquerez que cette dépêche est arrivée le 26 décembre 1911, et l'élection provinciale devait avoir lieu une semaine ou dix jours après. Quelqu'un croit-il que cette dépêche eût été envoyée à l'île du Prince-Edouard, s'il n'y avait pas eu une élection en perspective? L'honorable ministre de la Milice (M. Hughes), que je vois à son siège, dira-t-il qu'à son avis cette dépêche eût été envoyée si une élection provinciale n'avait pas dû se faire à cette époque? Il sait qu'elle a été expédiée dans le seul but d'influencer l'élection provinciale, ce qui était une chose très malséante et très inconvenante de la part du premier ministre. Comment pouvons-nous critiquer son ministre des Travaux publics qui a la réputation de faire des choses de ce genre, lorsque le premier ministre lui-même ouvre la voie en violant les principes qu'il a posés et défendus il y a quinze ans, lorsqu'il était dans l'opposition? L'honorable ministre nous a promis des élections sincères. Dans chaque manifeste qu'il a publié à l'adresse de la population de ce pays, durant les quinze ans qu'il a passé dans l'opposition, il n'a jamais manqué d'écrire un paragraphe au sujet de l'honnêteté dans les élections. Cependant, son premier acte au sujet des élections après être monté au pouvoir, a été d'envoyer cette dépêche à la population de l'île du Prince-Edouard et c'est à cause de cette dépêche que le gouvernement de l'île du Prince-Edouard a été battu et que le ministère Matheson est arrivé au pouvoir. Puis nous avons eu les attentats dans Macdonald; plus tard nous avons eu les pratiques criminelles dans Hochelaga! Nous avons eu des promesses corruptrices dans le comté de Richelieu. Que devons-nous attendre? Nous n'avons pas été surpris de leurs manœuvres dans Antigonish; nous n'avons pas été surpris qu'ils aient refusé de répondre à la question du transport gratuit du foin. Nous savions que les tories à Antigonish s'en servaient pour les besoins de l'élection. Nous savions que le Gouvernement cachait le fait afin de permettre au parti tory de s'en servir pour des fins politiques. Nous savions aussi, et tout le monde le sait au Canada, que l'annonce d'une dépense de $204,900 dans le comté d'Antigonish, dès le mois de décembre dernier, n'a été faite que dans le but d'influencer l'élection dans Antigonish.

C'est l'unique objet pour lequel ce renseignement a été donné, et le ministre des Travauxpublics n'a pas essayé de se justifier à ce propos. Il lui faudra donner de meilleures explications que celles qu'il a données jusqu'ici, s'il nous demande de croire qu'il est innocent dans l'usage qu'il a fait de sa position pour essayer de corrompre la population d'Antigonish par des promesses d'élections. Durant tout le temps que le premier ministre a passé dans l'opposition, il nous a promis des élections honnêtes. Comment a-t-il tenu cette promesse? Est-il honnête de faire ces choses? Est-ce honnête, comme on l'a fait dans le Manitoba, de conspirer avec les meneurs d'une province, d'émettre des mandats en blanc afin d'intimider les électeurs d'une province ou d'un comté? Est-ce honnête de la part d'un ministre de la couronne, lorsqu'il est accusé d'intimidation en Chambre, de répondre à cette accusation par une contre-déclaration qu'un certain homme était le neveu du capitaine Sullivan, alors qu'il n'était pas un neveu du capitaine Sullivan? Est-ce honnête d'emprisonner des

innocents pour les empêcher d'aider le parti adverse dans une élection?

M. ROGERS: Je ne sache pas que ceci ait aucun rapport à la motion de l'honorable député d'Antigonish, mais si mon honorable ami se met à discuter des questions étrangères au débat, alors je réclame le droit de répondre à l'honorable membre, parce qu'il dit des choses absolument fausses.

M. l'ORATEUR: Dans un débat de cette nature, greffé sur la discussion des subsides, une grande latitude est ordinairement accordée à ceux qui parlent; il n'est pas d'habitude de les restreindre trop à la question devant la Chambre.

M. SINCLAIR: Je posais à mon honorable ami une question à laquelle il m'a fait l'honneur de répondre, mais j'en appelle aux archives de la Chambre pour décider la question de savoir qui est dans le vrai. Dira-t-il que ces opérations dans le comté d'Antigonish étaient honnêtes et mettaient en pratique la politique énoncée par son leader, quand celui-ci était dans l'opposition.

Est-ce honnête d'essayer d'influencer le public pour obtenir des votes en disant qu'une certaine dépense avait été convenue, alors qu'elle ne l'était pas du tout? Il a été admis ici, ce soir, que bien que la déclaration eût été formellement faite par le ministre dans le comté d'Antigonish, que ces dépenses d'argent public avaient été prévues dans le budget, elles n'avaient pas été inscrites dans le budget à cette époque-là. Le leader du Gouvernement a fait ces promesses de sincérité lorsqu'il était dans l'opposition. Il ne les a pas tenus une fois au pouvoir.

Je vous ai signalé que des pratiques infâmes avaient été mises en œuvre dans Macdonald, dans Hochelaga, dans Richelieu, dans l'île du Prince-Edouard et dans Antigonish.

M. BENNETT (Calgary): Et dans Alberta.

M. SINCLAIR: J'ai fait remarquer que toutes ces choses déprécient le parti conservateur, et le ministre des Travaux publics devra présenter une plus vigoureuse défense que celle qu'il a faite ce soir s'il espère qu'un jury de ses compatriotes l'acquittera de sa conduite dans Antigonish.

(Le motion de M. Chisholm est rejetée à main levée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Arts, agriculture et statistique—Patent Record, $20,000.

M. GRAHAM: Le ministre voudra-t-il nous dire quelque chose du travail de cette division? J'en ai eu quelque expérience, et elle m'a été très satisfaisante. Il y a attachée à cette division ce qu'on appelle la division des marques de commerce?

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): C'est en réalité une division distincte.

M. GRAHAM: Je vois qu'il y a une augmentation de 3,000 dollars. Le ministre voudra-t-il expliquer cela?

M. BURRELL: L'augmentation est due aux dépenses supplémentaires pour l'impression et la publication du "Patent Record". Le crédit voté pour l'impression du "Patent Record" est payable au département des impressions et de la Papeterie publiques. Douze cents exemplaires sont publiés chaque mois et les dépenses varient selon le nombre de brevets émis, et selon la longueur des descriptions. L'augmentation est due aux salaires croissants et au coût du papier; en voilà virtuellement la raison.

M. GRAHAM: Qui reçoit le journal?

M. BURRELL: Chaque membre du Parlement, chaque sénateur et, je crois, tous les principaux journaux et les principales bibliothèques du pays. Naturellement, cela ne couvre pas le coût tout entier. Comme on le sait, le bureau des patentes est une division qui produit un revenu. Son fonctionnement coûte environ $90,000, et il rapporte de $110,000 à $120,000. Le revenu l'an dernier a été, je crois, d'environ $110,000.

Fermes expérimentales, $250,000.

M. KYTE: A-t-il été établi quelques fermes additionnelles dans le cours des deux dernières années?

M. BURRELL: Ce crédit est pour des fermes plus anciennes, et comprend la ferme centrale ici, qui exige environ $110,000 de ce montant, et aussi les fermes auxiliaires de Nappan, Nouvelle-Ecosse; du Cap-Rouge, dans Québec; Brandon, dans le Manitoba; Indian-Head, dans la Saskatchewan; Rosthern, dans la Saskatchewan; Lacombe, Alberta; Lethbridge, Alberta; et Agassiz, dans la Colombie-Anglaise.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami vient de mentionner la ferme expérimentale au Cap-Rouge, dans Québec. On m'apprend qu'elle est sous la direction de M. Gustave Langelier, et qu'elle est très bien tenue, et qu'elle a rendu des services précieux aux cultivateurs de la région. Il y a quelques temps j'ai remarqué dans le Feuilleton une question demandant combien de conférences le directeur de la ferme avait faites dans le cours de l'hiver, mais je ne me rappelle

pas quelle a été la réponse du ministre. On m'informe que bien que M. Langelier ait pu faire des conférences, l'an dernier, son administration de la ferme a été une belle leçon pour la population du pays. J'aimerais savoir du ministre s'il ratifie cette opinion qui s'appuie sur les renseignements que j'ai reçu. Je connais M. Langelier depuis de nombreuses années. C'est un cultivateur de progrès, et de nombreuses personnes, ainsi que les étrangers, vont voir sa ferme. Le ministre est-il allé voir cette ferme?

M. BURRELL: Je n'ai pas eu l'occasion d'aller voir cette ferme. Comme le sait mon honorable ami, il est difficile de faire le tour de toutes les fermes, surtout lorsque nous avons des sessions aussi longues que celle-ci. Mais on m'a informé que la ferme du Cap-Rouge a rendu de grands services, et autant que je sache, le présent directeur a contribué pour beaucoup au développement de la culture.

M. KYTE: Le ministre voudrait-il nous donner quelque idée du revenu que nous tirons de ces fermes expérimentales? Je présume qu'il y des recettes.

M. BURRELL: Je pourrais donner à mon honorable ami quelques chiffres, mais je lui rappellerai que les fermes expérimentales ne sont pas destinées à produire des recettes, et quiconque a étudié le travail d'expérimentation ne s'y attend pas.

M. KYTE: Mais on en tire quelques revenus?

M. BURRELL: Oui; mais je ne peux donner les détails à mon honorable ami en ce moment. Je les lui procurerai, cependant.

M. KYTE: Je pense en ce moment à la ferme de Nappan.

M. BURRELL: Je peux donner à mon honorable ami les dépenses générales faites pour la ferme de Nappan. La dépense générale pour 1913-1914 est de $13,470.

M. GRAHAM: Si l'honorable ministre veut jeter les yeux sur la page C-22 du Rapport de l'auditeur général, il trouvera quelque chose qui l'aidera. Là les dépenses pour la ferme de Nappan sont indiquées à $13,660.65, moins le produit des ventes de bétail, $4,750.47, laissant $8,910.18. Je suis heureux d'entendre le ministre dire que les fermes expérimentales ne sont pas destinées à produire des recettes, parce qu'il se rappellera probablement des attaques faites il y a quelques années dans la province de l'Ontario, parce que la ferme expérimentale de Guelph ne faisait pas de recettes. Les hommes qui prétendent être les amis des cultivateurs avaient habitude de dire cela dans les élections. Tout le monde sait que ce genre d'institutions, surtout lorsqu'un collège d'agriculture y est attaché, n'est pas plus destiné à payer un dividende que, disons, l'université d'Ottawa. La ferme est pour l'expérimentation et non pas pour vendre tant de boisseaux de pommes de terre à tel prix. Elle est destinée à épargner aux cultivateurs le temps de faire des expériences, de sorte que les cultivateurs épargnent l'argent que les fermes expérimentales coûtent au pays. Je suis heureux d'entendre le ministre de l'Agriculture faire cette déclaration, et j'espère que nous n'entendrons plus cet argument. Les fermes expérimentales ne sont pas destinées à faire des profits pas plus que les institutions qui instruisent les hommes comme médecins, avocats, ou ministres. Ces institutions sont de hautes écoles pour les cultivateurs et devraient être traitées ainsi. Chaque dollar que les cultivateurs peuvent ajouter à leur revenu est ce que nous recevons de ces institutions, et l'argent que nous dépensons pour elles est un placement qui rapporte plus que tout autre placement que fait le gouvernement pour le peuple.

Dans les années passées, il fallait se battre pour maintenir ces institutions, non pas parce que le peuple ne les croyait pas bonnes, mais parce qu'on lui disait dans les élections que l'argent était gaspillé. Je suis très heureux d'entendre le ministre de l'Agriculture exprimer l'opinion qu'il vient d'exposer ce soir sur cette question, afin qu'on ne s'attende pas à l'avenir que les hautes écoles des cultivateurs doivent rapporter des recettes d'une manière différentes de toutes les autres institutions qui existent pour l'instruction des hommes dans les autres carrières de la vie.

M. MORPHY: Le veau qui tousse.

M. GRAHAM: Oui, le veau qui tousse dans l'Ontario était un important facteur il y a quelques années. J'ai entendu mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) le discuter maintes et maintes fois.

M. BENNETT (Simcoe-est): L'homme de qui il a été acheté.

M. GRAHAM: Alors, le taureau de prix était une autre question, et l'on a beaucoup parlé aussi de certains wagons qui ont été achetés. Mais l'instruction du peuple et l'instruction des hommes publics ont fait des progrès depuis, de sorte que nous rivalisons aujourd'hui pour voir combien d'argent public peut être sagement dépensé à l'instruction des fils des cultivateurs, et faire comprendre à ces fils de cultivateurs que leur état ne le cède à nul autre. Je suis heureux de pouvoir saisir cette occasion d'appuyer la sage dépense d'argent dans ce sens. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture voudrait-il me dire l'ouvrage qui se fait à la ferme expérimentale centrale à Ottawa? Je crois qu'il est bon que

le peuple sache quelque chose de cette institution qui appartient aux cultivateurs du Canada.

M. BURRELL: Comme le sait mon honorable ami et la plupart des députés, il se fait une somme considérable d'expériences à la ferme, sur le soin des animaux, des champs et en horticulture. Il se fait un travail considérable pour les céréales représentées par les diverses espèces de grains, le croisement et l'acclimatation sous la direction de M. Charles Saunders.

Il se fait un travail immensément précieux en chimie agricole, et je pense pouvoir dire maintenant que le Canada peut se féliciter de ne pas occuper le second rang dans quelque partie que ce soit de ce continent dans ce genre particulier de travail. Il se fait sous l'habile direction de M. Shutt, qui est attaché à la ferme expérimentale depuis 1887. Nous avons entrepris un bon nombre de travaux nouveaux, il y a environ un an, en mettant un spécialiste à la direction des travaux d'expérimentation quant à ce qui concerne les plantes fourragères, comme le trèfle et l'alfalfa. Nous faisons de nombreuses expériences dans les fermes, aux différentes stations, et dans les laboratoires, relativement à l'étude botanique et à la pathologie des plantes. Il se fait également de nombreuses études dans le sens entomologique, pour arriver à la destruction des fléaux qui affligent l'industrie agricole, particulièrement pour combattre des fléaux comme la bambyx cul-brun. Tous ces travaux sont sous la direction du Dr Hewit, l'entomologiste, un homme qui possède de très excellentes capacités. Puis, nous avons tenté de développer encore davantage l'élevage de la volaille, cette année, parce que les éleveurs de volailles en sont venus à la conviction que leur branche particulière d'industrie avait été négligée. Nous avons acquis les services d'un homme que je crois être, d'après les renseignements que j'ai recueillis parmi les éleveurs de volailles eux-mêmes, un des meilleurs experts en volailles qu'il y ait au pays, M. Elford. Nous avons créé pour lui une position spéciale à titre de chef de cette division, gardant notre vieil ami M. Gilbert, qui s'est occupé de ce travail depuis plus d'un quart de siècle, comme son aide. Nous construisons un nouvel édifice et nous mettons à jour, en général, tout l'outillage afin d'encourager autant qu'il se peut cette importante division de l'élevage. Je n'ai pas parlé spécialement des travaux d'expérimentation du bétail et des champs. Nous avons là environ 140 têtes de bétail, comprenant les principales races, et nous faisons avec le bétail et les chevaux un grand nombre d'expériences sous le rapport de la nourriture, de l'engraissement et de tout ce qui peut aider à l'homme dans l'élevage des animaux sur pied.

Je puis donner à mon honorable ami les articles de dépenses sous chacun de ces entêtes, s'élevant en tout à environ $113,000. Tout ce que je puis dire, c'est que je l'invite cordialement, et j'invite cordialement aussi les autres membres de la Chambre à venir visiter la Ferme à toute date qu'ils fixeront et je serai heureux alors de les avoir à luncher avec moi. Nous pourrions peut-être faire cela avant la fin de la session.

M. MACLEAN (Halifax) : J'aimerais que le ministre nous donne un résumé de ce qui a été fait par le département, la ferme expérimentale de Nappan, Nouvelle-Ecosse. Dans cette province, nous avons un très excellent collège agricole situé à Truro, à quelques milles de Nappan. J'ai souvent pensé que ces établissements faisaient double emploi inutilement. Si le ministre a déjà visité la ferme Nappan, j'aimerais qu'il nous dise s'il ne serait pas possible de fusionner ce qui est fait là par le Dominion et les gouvernements provinciaux.

M. BURRELL : Je n'aimerais pas à rien dire là-dessus au pied levé. Je ne crois pas qu'il serait bon de fusionner ce qui est fait par l'institution provinciale avec la ferme expérimentale du Dominion. Bien qu'il soit vrai qu'on ait déjà soulevé, une ou deux fois, la question de savoir s'il serait possible de transporter la ferme de manière à ce que le travail se fasse en commun avec l'institution de Truro, je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur et contre une semblable proposition, et je préférerais avoir le temps d'y penser sérieusement. Dans le moment, je ne vois pas pourquoi nous changerions le local de la ferme, où il se fait d'excellente besogne. Je n'ai pas encore eu l'occasion de visiter Nappan. J'avais eu cet espoir l'été dernier, quand je revenais de l'île du Prince Edouard, mais je fus rappelé plus tôt que je ne pensais et il me fut impossible de m'y rendre. Nous développons actuellement les opérations à Nappan.

M. MACLEAN : Le ministre pourrait-il nous donner une idée de ce qui se fait là?

M. BURRELL : C'est la même chose qu'aux autres stations: on y fait des expériences en élevage, en horticulture et pour les différentes cultures des champs. Toutes ces diverses fermes sont en corrélation intime avec la Ferme centrale. Par exemple. M. Macoun, l'horticulteur du Dominion, voit non seulement à sa besogne à la ferme centrale, mais il prépare aussi le programme des fermes secondaires et il visite et assiste les surintendents de ces fermes pour exécuter certains travaux. En conduisant de façon systématique des expériences dans diverses localités, nous obtenons des renseignements bien plus complets que si nous laissions le surintendant d'une ferme-succursale agir de façon isolée, sans aucune corrélation avec ce qui se fait à la Ferme centrale.

M. PROULX : Est-il vrai, ainsi que l'ont raconté récemment les journaux, qu'on a découvert sur les fermes expérimentales une composition pour combattre le fléau des chenilles?

M. BURRELL: Mon honorable ami est avocat, et il n'a pas fait une étude de l'entomologie. Sans cela, il aurait fait la part de ce qu'il y avait de vrai en cela dans les journaux. Les chenilles peuvent être détruites par tout poison stomachique et le poison mentionné dans l'article en question était l'hellébore, dont on s'est servi avec profit quand on commença à combattre les insectes il y a trente ans.

M. PROULX: Est-ce que l'administration a publié une notice enseignant aux cultivateurs comment exterminer les chenilles?

M. BURRELL: Sans doute, et je serai heureux d'en envoyer un exemplaire à mon honorable ami.

M. MORPHY: Ce que je trouve à redire à ce crédit c'est qu'il n'est pas suffisamment élevé. La province d'Ontario se développe rapidement et projette ses frontières au nord, à des centaines de milles, pour atteindre le sol vierge, et je crois que dès prochainement nous devront établir une ferme expérimentale au nord afin d'enseigner à nos gens comment cultiver ce nouveau sol, de manière à lui faire donner le maximum de rendement. Je dois dire que dans la province d'Ontario la seule ferme expérimentale relevant du gouvernement fédéral est celle située ici même à Ottawa, entre les frontières d'Ontario et de Québec.

L'autre observation que j'ai à faire s'adresse au ministre de l'Agriculture, et c'est qu'il devrait y avoir une ferme expérimentale dans le sud-ouest de l'Ontario, où se trouve peut-être la plus belle région fruitière du monde entier, sans même en excepter la Colombie-Anglaise. Il y a, évidemment, la ferme modèle de Guelph, qui recevrait de l'aide par ce bill d'agriculture, et cette ferme de Guelph attire chaque année des milliers de gens qui ont pour habitude de venir le matin et de s'en retourner le soir, ce qui est absolument insuffisant pour les mettre en état d'apprendre quelque chose de ce qui se fait là-bas. Par exemple, ceux qui viennent de la région de Leamington, dans le comté d'Essex, à Guelph, et qui s'en retournent le même jour, ne peuvent pas consacrer beaucoup de temps à étudier ce qui se fait à la ferme. Il me semble que la province d'Ontario n'est pas servie comme elle devrait être sous ce rapport, et j'attire là-dessus l'attention du ministre, dans l'espoir qu'il prendra en considération les besoins de la partie nord d'Ontario tout autant que ceux de la partie sud-ouest de l'ancien Ontario, et qu'il établira des centres de démonstration et d'enseignement dans ces régions. La province d'Ontario supporte une grande partie du fardeau des taxes dans le Dominion; elle le fait sans hésiter et sans se vanter, et elle mérite quelque considération de la part du Gouvernement.

M. MACLEAN: Que fait-elle de plus que les autres provinces?

M. MORPHY: Je n'affirme pas cela en manière de vanterie, mais on peut s'assurer d'ailleurs de la vérité de la chose.

M. MACLEAN: Cela est absurde. Je n'en blâme pas mon honorable ami, parce que la même chose a déjà été dite à diverses reprises des deux côtés de la Chambre.

M. MORPHY: Je remercie mon honorable ami de sa franchise, et je ne vois pas que j'aie autre chose à dire que de répéter que la province d'Ontario, en raison du chiffre plus considérable de sa population et des taxes plus lourdes qu'elle a dû supporter pour cela, contribue dans une grande mesure au développement de ce Dominion, comparativement à la province que représente mon honorable ami, qui n'est qu'une piqûre de mouche par comparaison avec Ontario, et il le sait fort bien. La province d'Ontario a été la nourricière de ce grand Dominion, chaque fois qu'il s'est agi d'améliorer ou de développer nos chemins de fer dans l'Ouest, dont nous entendons si souvent parler en cette Chambre. Mon honorable ami m'a poussé à dire que la grande province d'Ontario a toujours eu à sa charge des obligations bien plus lourdes que n'en ont jamais eues les Provinces maritimes ou les provinces de la région des prairies. Si, en quelque occasion que ce soit, mon honorable ami désire reprendre cette question avec moi, j'aurai les chiffres en main pour appuyer tout ce que j'affirme. Ma supplique s'adresse au ministre de l'Agriculture, afin qu'il accorde en l'occurence plus d'attention à la province d'Ontario, et je regrette de voir qu'un membre de la droite pousse le zèle pour sa propre province—ce dont je lui reconnais le mérite—jusqu'au point d'être jaloux de tout ce que j'énonce au nom de la province d'Ontario.

M. MACLEAN: Plusieurs honorables collègues, tant du parti conservateur que du parti libéral, ont déjà souvent raconté la même chose, c'est-à-dire que la province d'Ontario était plus lourdement taxée que toute autre province. Je considère cela comme trop absurde pour être contredit, et on ne devrait jamais dire semblable chose en ce Parlement sans s'attendre au moins à des protestations. Des membres appartenant aux deux partis politiques ont aussi déclaré que la Colombie-Anglaise verse plus d'argent que la province d'Ontario dans le trésor public, et cette donnée est tout aussi absurde que l'autre. Dans tous les cas, nous n'en sommes pas actuellement à discuter cette question.

M. KYTE: S'il me fallait adopter le langage figuré de l'honorable député de Perth, quand il a dit que la Nouvelle-Ecosse n'était qu'une piqûre de mouche à côté d'Ontario, je pourrais dire que cela suffit cependant à nourrir bien des mouches d'Ontario.

Il n'a que des félicitations à Ontario sur le commerce qu'elle a su retirer de la Nouvelle-Ecosse; Ontario envoie ses produits dans la Nouvelle-Ecosse et elle a bien soin de ne prendre en retour que du bel argent. En ce qui concerne la balance du commerce, cette balance est entièrement à l'avantage de la province d'Ontario.

M. GRAHAM: Nous achetons nos lainages dans la Nouvelle-Ecosse.

M. STANFIELD: Et vous obtenez bonne valeur.

M. BENNETT (Calgary): On a annoncé que la commission de conservation avait l'intention d'établir plusieurs fermes expérimentales dans l'Ouest, et s'il en est ainsi, je suggérerais que tout cela soit, en un certain sens, sous l'autorité du ministère de l'Agriculture, parce que si l'on veut que cela soit efficace il faut qu'il y ait coopération entre les différents départements faisant la même besogne. Je dois faire observer au ministre de l'Agriculture qu'il y a un grand nombre de Galiciens qui se sont établis, il y a douze ou quinze ans, dans le nord de l'Alberta et qui sont devenus d'excellents cultivateurs. Je crois qu'une des meilleures choses que ce Gouvernement pourrait faire serait d'établir une ferme expérimentale dans la région. J'avais visité ces Galiciens il y a quinze ans, et ce n'est que tout récemment que j'ai revu leurs fermes, et je dois avouer qu'ils ont fait en agriculture de grands progrès. Ils sont toujours désireux de s'instruire, et bien que je ne fasse ici aucune réclamation spéciale en faveur du nord de l'Alberta au préjudice de toute autre partie du Canada, je crois que nous pourrions très bien établir une station agronomique en cet endroit, car non seulement l'Alberta, mais pour ainsi dire tout le Dominion, aurait avantage à enseigner scientifiquement l'agriculture à ces colons.

M. CLEMENTS: Le ministre de l'Agriculture sait fort bien quelles sont mes vues à ce sujet, dans la mesure où cela concerne le nord de la Colombie-Anglaise. Au nom de cette province de la Colombie-Anglaise, dans la partie nord de laquelle nous n'avons pas toutes les facilités de transport dont nous avons besoin, je dois dire qu'il n'y a aucune province du Dominion qui mérite plus que la Colombie-Anglaise d'avoir une ferme expérimentale. Il n'est personne en cette Chambre qui sache déjà que nous avons au nord de la Colombie-Anglaise des centaines de mille acres de la meilleure terre arable qui puisse se trouver au Canada, et que plusieurs mille acres de cette terre sont inconnus et inexploités.

Tous les membres de cette Chambre désirent qu'on ait les plus grands égards pour l'immigration considérable qui afflue tous les jours au Canada, et quand le canal de Panama sera ouvert et que le trafic se portera vers la Colombie-Anglaise, les citoyens de cette province devront prendre les mesures voulues pour faire face à l'immigration qui leur arrivera certainement par la côte du Pacifique. Parlant non seulement au nom de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, mais pour toute la province de la Colombie-Anglaise, je dois faire observer au ministre de l'Agriculture, qui représente en cette Chambre une partie de cette grande province, qu'il n'y a aucune autre région du Dominion qui mérite plus d'être aidée substantiellement par le ministère de l'Agriculture que cette partie nord de la Colombie-Anglaise.

M. BUCHANAN: La station agronomique de Lethbridge s'est trouvée être d'une grande valeur pour les cultivateurs. On a déjà dit que nous ne pouvions pas avoir de fruits dans les prairies, mais cela n'empêche qu'à Lethbridge on cultive presque tous les petits fruits avec grand succès. On fait aussi de l'arboriculture, et, d'une manière générale, la ferme a été d'une grande valeur pour la population de cette partie du pays. Afin d'encourager la culture mixte dans le sud de l'Alberta, je conseillerais au ministre de mettre un peu de bétail à Lethbridge, et cela d'autant plus que sur les terres irriguées les colons cultivent plusieurs sortes de foin. Des expériences ont été faites par quelques cultivateurs pour l'alimentation de leur bétail, et il s'est trouvé que l'alfalfa leur offrait sous ce rapport une grande valeur. Si des expériences sont faites en ce sens par le Gouvernement à Lethbridge, les cultivateurs en retireront beaucoup de profits. Je crois que c'est la coutume d'avoir du bétail à toutes les stations agronomiques de l'Etat, et je crois devoir conseiller au ministre de faire la même chose pour Lethbridge.

J'aimerais aussi attirer l'attention du ministre sur le fléau des chenilles, qui a été la cause de la destruction de plusieurs mille acres de culture, depuis quelques années, dans le sud de l'Alberta. Je dois remercier le ministère de l'Agriculture, relevant du présent ministre, pour avoir envoyé un expert en cette partie du pays afin de s'enquérir de ces ravages; mais je vois qu'aux endroits où l'on a trouvé des chenilles, l'on a recommandé un traitement qui est plutôt dispendieux, et nombre de colons ayant déjà perdu leurs récoltes par suite de ces ravages ne sont pas en état de faire les frais de ce traitement. Ne serait-il pas possible de fournir aux colons ce traite-

ment même, composé, je crois, de son et de vert de Paris?

Cela est d'une application dispendieuse, et si l'Etat pouvait fournir cela ou avancer aux colons l'argent nécessaire à l'achat, afin de les mettre en état de combattre ce fléau, je suis sûr que cette faveur serait grandement appréciée. L'honorable ministre doit savoir déjà quelles difficultés rencontrent les cultivateurs à cet égard, et il ne doit pas ignorer non plus que bien des récoltes d'une grande valeur ont été détruites depuis quelques années par suite des ravages de ce fléau.

M. THOMPSON (Yukon): J'aimerais faire remarquer à l'honorable ministre qu'il serait avantageux d'avoir une station agronomique dans les limites du territoire du Yukon, dans la vallée de la rivière Yukon. La civilisation s'est maintenant avancée jusque là depuis vingt-cinq ans, et nous avons pu nous mettre en mesure d'acheter les choses paraissant sur nos tables ou servant à l'alimentation des bestiaux. Mais les salaires, là-bas, sont très élevés, et la culture et les autres branches de la science agricole n'ont pas fait de grands progrès. Si nous pouvions obtenir l'aide de l'Etat, soit sous forme d'une modeste station agronomique ou d'une subvention en argent, pour ceux qui se livrent à l'agriculture, sous condition que des rapports soient faits au ministère de l'Agriculture, nous pourrions obtenir quelques renseignements précis au sujet des conditions agricoles dans le territoire du Yukon, et nous saurions ainsi exactement ce que le territoire peut produire. Dans le moment, nous récoltons du foin, de l'avoine et un peu d'orge. Le blé y mûrit très bien, mais on ne le cultive pas comme article de commerce. Il y a plusieurs sortes d'herbes indigènes d'une nature succulente qui croissent au Yukon. Durant le dernier hiver, plus d'une centaine de chevaux ont pu subsister dans la partie sud-est du Yukon, sans abri et sans autre nourriture que ces herbes qu'ils trouvaient en creusant dans la neige avec leurs pieds. Je ne crois pas que la même chose pourrait se voir dans l'Est. La neige de ce pays est très légère; son épaisseur n'est jamais considérable, et les chevaux n'éprouvent aucune difficulté à atteindre le fond et à se nourrir de ces herbes, ce qui les fait arriver au printemps en assez bonne condition. Si ces choses étaient prises en considération par le département, je n'ai pas le moindre doute qu'il s'en suivrait un développement considérable.

Le gouvernement des Etats-Unis nous a devancés sous ce rapport. Il y a quatre ou cinq ans qu'il a établi une ferme expérimentale dans la vallée de Touana, et l'exploitation du sol de cette vallée a donnée des résultats surprenants. Je puis assurer au ministre que s'il accorde un faible crédit pour l'encouragement de l'agriculture au Yukon, il en obtiendra des résultats très satisfaisants.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur le président, pendant qu'on discute cet item sur les fermes expérimentales, la Chambre me permettra de dire quelques mots en faveur du comté de Rimouski, que j'ai l'honneur de représenter ici. Ce comté est essentiellement agricole, et cette partie de la province me paraît avoir été à peu près ignorée depuis un certain nombre d'années, surtout au point de vue de l'établissement des fermes expérimentales.

Je m'en suis occupé l'année dernière, et j'ai écrit à la commission de conservation —qui est chargée de l'établissement des petites fermes expérimentales—lui demandant si l'on ne pourrait pas faire quelque chose pour le comté de Rimouski, et j'ai reçu une réponse du secrétaire, me disant qu'il y avait déjà cinq fermes expérimentales dans la province de Québec.

Il me semble qu'à l'avenir, si on établit de nouvelles fermes expérimentales, on ne devrait pas oublier cette partie de la province qui couvre un territoire de 300 milles et renferme les comtés de Rimouski, Matane, Bonaventure et Gaspé. Rimouski, seul, a une population agricole de 54,000 âmes.

Je crois que le Gouvernement devrait faire quelque chose pour nous aider, en établissant une ferme expérimentale dans cette région.

Je prie l'honorable ministre de l'Agriculture de prendre note de mes observations, et s'il ne les comprend pas en français, j'espère qu'il les lira lorsqu'elles seront traduites en anglais.

Je recevais, le 13 février dernier, une lettre de M. White, accusant réception d'une de mes lettres, dans laquelle il disait ceci:

Monsieur H. Boulay, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 courant, adressée à l'honorable M. Sifton, concernant l'établissement d'une ferme d'expérimentation dans la péninsule de Gaspé. En réponse, je dois dire que nous n'avons établi que cinq de ces fermes dans la province de Québec et qu'il n'est pas probable que nous en établissions une autre, les dépenses que le ministère fédérale de l'agriculture se propose de faire dans l'intérêt de l'agriculture étant très élevées.

Bien à vous,
James White,
Secrétaire.

Ceci me semble vouloir dire qu'on ne fera rien, cette année, du moins. J'espère que l'année prochaine l'on pensera à ces comtés et que l'on fera quelque chose pour nous. Il y a cinq fermes expérimentales dans les autres parties de la province, c'est vrai, mais il ne faudrait pas oublier

la région que nous représentons. Les cultivateurs de cette partie-là du pays méritent encouragement autant que les autres, et peut-être plus, parce que les conditions du climat sont plus défavorables qu'ailleurs, où le climat est plus avantageux pour l'agriculture.

M. ROBB: Je préviens la Chambre que je ne viens pas demander l'établissement d'une ferme expérimentale dans ma région où chaque ferme est une ferme de ce genre, une ferme modèle. Je veux seulement rappeler au député de Perth-nord (M. Morphy) qui vante l'Ontario et ses cultivateurs, qu'au concours interprovincial organisé l'année dernière par un journal de cette province, afin d'établir quels étaient, à la fois, le meilleur cultivateur, le meilleur troupeau de bestiaux et la meilleure ferme, le premier prix fut décerné à la province de Québec, pour une ferme du comté de Châteauguay.

Je lui rappellerai aussi que dans un discours prononcé en janvier dernier, devant les représentants de l'industrie laitière de l'Ontario, le commissaire fédéral de cette industrie a déclaré que la province de Québec produisait 65 p. 100 de tout le beurre de provenance canadienne. Il peut voir, par là, que sa province, dont nous sommes tous fiers, d'ailleurs, n'est pas le seul galet de la plage.

M. BUREAU: J'espère que l'honorable ministre me permettra de poser une question, bien que je ne sois pas cultivateur. Donne-t-on un certain enseignement, à la ferme expérimentale subventionnée par le Gouvernement? Peut-on y apprendre ce qu'il faut faire, et le mettre en pratique sur une ferme ordinaire?

M. BURRELL: L'instruction agricole se donne sous les auspices non pas du Gouvernement fédéral, mais des provinces. Nous donnons à nos hommes un certain enseignement, mais, de fait, nous prenons des experts dans des instituts agricoles pour faire les travaux d'expérimentation.

M. BUREAU: Je suis en faveur des fermes expérimentales, mais je voudrais savoir comment on s'y prend pour faire connaître à la masse du peuple le résultat de ces travaux d'expérimentation.

Faut-il que l'on s'adresse à la ferme pour avoir des renseignements, ou y a-t-il un système établi de répandre cette connaissance.

M. BURRELL: Il y a un système très fortement établi, ainsi que l'honorable député pourra le voir par les item quand il y arrivera. Nous dépensons de fortes sommes d'argent pour nos publications, et nous avons une division qui est occupée à la distribution de ces publications en quantité énorme par tout le pays. Ces publications sont utilisées très largement et avec beaucoup de profit. En outre, nous en voyons des hommes pour faire des conférences et aider d'autre façon.

M. BUREAU: Y a-t-il une instruction pratique d'établie? Les conférenciers font-ils le tour d'autres fermes pour faire la démonstration pratique de leurs expériences?

M. BURRELL: Chaque fois qu'une province exerce, par exemple, du travail d'institut pour les associations d'agriculture, nous sommes toujours heureux de mettre nos fonctionnaires à sa disposition, et de fait nous mettons virtuellement à sa disposition tous nos fonctionnaires des fermes expérimentales pour faire du travail de cette manière, mais ce n'est pas strictement notre travail.

M. BUREAU: Comment, par exemple, le collège McDonald travaille-t-il avec la ferme expérimentale? Y a-t-il échange de leurs expériences? J'ai compris que le ministre a démontré qu'il y a une différence dans ces fermes. Mais y a-t-il des rapports entre elles?

M. BURRELL: Il n'y a pas de rapport formel entre une institution comme le collège McDonald et notre propre ferme, à part celui qui existe entre toutes les institutions qui font du travail scientifique et expérimental.

M. BUREAU: Il n'y a pas d'affiliation ni de rapport déterminé de cette nature?

M. BURRELL: Non, il n'y a pas d'affiliation.

M. RAINVILLE: La question soulevée par l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) est une question très importante pour la province de Québec. Le travail des publications et des conférences n'a pas produit ce qu'il aurait dû produire.

Je crois que s'il était établi des fermes purement de démonstration où les cultivateurs pourraient aller et apprendre en voyant les choses, cela ferait beaucoup de bien dans notre province, et, j'en suis sûr, dans les autres provinces aussi. Si cela pouvait être établi en vertu d'une entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, je crois que cela améliorerait de beaucoup la pratique de l'agriculture. Pour ce que j'en sais, dans mon propre comté qui est un comté tout à fait agricole, cela serait bien reçu. C'est une chose que l'on me demande chaque fois que j'ai l'occasion de rencontrer les électeurs.

M. GRAHAM: Dans l'Ontario, des élèves diplômés du collège d'agriculture de Guelph sont assignés à des régions par toute la province, et ainsi chaque comté un groupement de comtés obtient le bénéfice du travail de la ferme au moyen de l'expérience de l'élève diplômé.

M. BUREAU: Qu'est-ce qu'il fait?

M. RAINVILLE: Donne-t-il des conférences?

M. MORPHY: Il fait plus que donner des conférences. Il donne des démonstrations, telles que, par exemple, pour la construction de drains en tuiles.

M. GRAHAM: Il donne le bénéfice de ses renseignements et de ses études en agriculture pratique faites à l'établissement de Guelph. Il y a quelques années cet établissement a mis au travail des démonstrations pratiques sur l'arrosage. De cette manière des renseignements sont mis à la portée du peuple. Mais je suis porté à mésestimer le danger qu'il y a de dépasser la limite voulue. On ne peut pas avoir trop de ces renseignements, mais il n'y a pas d'utilité à ce qu'ils fassent double emploi. Une difficulté est que l'instruction théorique a été laissée à la province et l'autorité fédérale n'aime pas à empiéter sur les prérogatives de la province, et la province ne désire pas non plus, je suppose, que l'autorité fédérale empiète.

Il peut être difficile de tracer la ligne entre les deux. Je suis porté à croire que l'action du gouvernement fédéral en attribuant de l'argent et en coopérant avec la province peut aider jusqu'à un certain point. Relativement à ce que dit mon honorable ami le député de Perth-nord (M. Morphy), je puis dire qu'il y a une ferme expérimentale ou ferme modèle, ainsi qu'on peut l'appeler, à Dryden, soumise à la juridiction provinciale.

M. MORPHY: Il y en a une à Monteith, mais elle est bien restreinte.

M. GRAHAM: Je ne connais pas les détails, mais je suppose que cette ferme pourrait être agrandie et son utilité propagée. L'honorable député a raison dans ce qu'il dit au sujet du pays du nord. On estime qu'il y a dans ce pays de 16 à 20,000,000 d'acres de terre qui est aussi bonne que dans n'importe quelle partie de l'Ontario—ce que l'on connaît sous l'appellation de zone argileuse—une bande de terre qui traverse ce pays, qui va surprendre tous ceux qui croient que cette région n'est pas capable de donner des produits d'une sorte quelconque. Je suis porté à croire qu'une station agronomique réelle, active dans ce pays va faire beaucoup, parce que, bien que l'industrie minière y soit aujourd'hui d'une grande importance, l'industrie minière n'y durera pas toujours; on ne peut en enlever qu'une seule récolte, tandis que dans l'agriculture on peut retirer une récolte tous les ans, tant que l'on remet une partie de ce que l'on retire de la terre. Notre attention devrait être consacrée au développement plus permanent de l'agriculture dans ce nouveau pays, quand nous savons que nous y avons de 15 à 20,000,000 d'acres de bonne terre. Je désire demander des renseignements pratiques au sujet de la moutarde à destruction.

Je sais qu'il s'en fait beaucoup à la ferme expérimentale d'ici et à Guelph et nous avons eu un grand nombre d'expérences et d'informations et d'avis au sujet de la moutarde sauvage. En traversant l'Ontario, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il y a beaucoup de comtés où il se perd assez de terre à pousser la moutarde et les autres mauvaises herbes pour suffire à fournir toute la population de fleur, si les mauvaises herbes étaient détruites. A-t-il été imaginé un mode en vertu duquel ces mauvaises herbes, la moutarde et la marguerite des champs pourraient être détruites?

M. EDWARDS: Il y en a pour la moutarde. Nous avons dans le comté de Frontenac un représentant du collège de Guelph nommé en vertu d'une entente entre le comté et le gouvernement de l'Ontario, et rattaché à l'école supérieure de notre comté. Le comté verse une petite partie de ses appointements, mais c'est le gouvernement d'Ontario qui en acquitte la majeure partie. Il est disponible en tout temps et pour tout le monde dans le comté pour démontrer la meilleure manière de détruire les mauvaises herbes et pour établir des plans pour l'égouttement de la ferme du cultivateur qui s'adresse à lui; il fait les plans et le devis, et il ne réclame rien pour ses services. L'an dernier, dans Frontenac, il a démontré sur une ferme envahie de moutarde ce qu'il était possible de faire. Il a opéré sur la mauvaise herbe des arrosages à la à la bouillie bordelaise, et il a été évident si la mauvaise herbe est arrosée avec ce mélange, la moutarde peut être supprimée.

Sur la question des fermes expérimentales, l'honorable député du Yukon a demandé une ferme expérimentale de quelque sorte pour ce pays. La Colombie-Anglaise en a demandé une pour la partie nord de cette province, et divers députés ont exprimé le désir que des fermes expérimentales ou des stations agronomiques fussent établies dans leur comté ou dans leur région.

Nous sommes beaucoup trop lents dans ce pays à établir des fermes expérimentales ou des stations agronomiques. Il y a deux ou trois ans j'ai attiré l'attention sur ce que font d'autres pays, et, si vous voulez me le permettre, je vais citer quelques chiffres que j'ai donnés à la Chambre le 18 avril dernier. Le nombre des fermes expérimentales et des stations agronomiques dans divers pays est ainsi qu'il suit: France, soixante et onze, Allemagne, quatre-vingts, Autriche, soixante et un, Etats-Unis, soixante, Russie, cent deux; Suède, vingt-six, Norvège, douze, Italie, deux, Belgique, quinze, Japon, quinze. Nous savons le nombre bien minime que nous en avons

dans ce pays-ci. Si le cultivateur canadien veut maintenir sa position et soutenir avec succès la concurrence des autres pays il faut lui donner tout l'avantage et tout l'encouragement possibles. Nous avons un bien grand pays, et bien que les fermes expérimentales à Guelph et à Ottawa remplissent une fin utile, il n'y a qu'à aller à 75 ou à 100 milles de l'une ou de l'autre de ces fermes pour trouver des conditions matérielles absolument différentes de celles qui existent à ces endroits. Non seulement je suis prêt à seconder tout mouvement que va augmenter le nombre des fermes expérimentales, mais je crois que nous pourrions avoir des stations agronomiques sous la dépendance des fermes centrales d'Ottawa et de Guelph. Pourquoi n'y aurait-il pas plusieurs de ces stations par tout le Nord-Ouest pour recueillir les renseignements de Lethbridge et des autres fermes expérimentales de ce pays? Pourquoi n'aurions-nous pas des stations agronomiques dans la Colombie-Anglaise pour s'occuper des différentes conditions climatériques qui existent dans diverses parties de cette province, pour envoyer des experts à l'école centrale ou à la ferme expérimentale centrale de la province qui donnent des instructions sur les qualités du sol et sur ce qu'il y a de mieux à faire dans certaines conditions climatériques?

Pensons qu'il n'y a qu'une ferme expérimentale pour toute la province de la Colombie-Anglaise, une province qui est plus grande que tout l'empire allemand, qu'il n'y en a qu'une ou deux pour la province de l'Ontario, qui est beaucoup plus grande que la France qui en a 71. Comment nos cultivateurs peuvent-ils s'attendre à savoir tout ce qu'il faut savoir au sujet du sol dans ces conditions? La chose est absolument impossible. Il n'y a pas de profession qui requiert un esprit plus exercé ou un meilleur cerveau que celle de l'agriculteur. Il n'y a pas de profession où il y ait plus à apprendre, et je crois que la population des campagnes est désireuse de se renseigner. Si la chose était mise à sa portée, elle s'en servirait. Nous ne pouvons pas donner ces renseignements en ayant seulement une ferme expérimentale ici et là, dans des régions de cette étendue. Nous devrions créer plusieurs stations secondaires sous le contrôle de l'autorité centrale, et distribuer les renseignements par l'intermédiaire du point central, qui est mieux outillé pour recueillir ces renseignements, scientifiquement et autrement, que les stations secondaires.

M. ARTHURS: J'aimerais à ajouter un mot ou deux en faveur de l'idée suggérée par l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville), au sujet des fermes de démonstration. L'honorable député de Renfrew-sud a parlé de la ferme expérimentale de Monteith qui est la seule qui existe dans le nord de l'Ontario. Je me trouve à connaître quelque chose des circonstances qui existent à cet endroit.

Cette ferme est placée sur un lopin de terre qui n'est pas composée du sol ordinaire de cette partie du pays. Elle est placée sur un terrain élevé, entièrement différent du reste des 16 ou 20,000,000 d'acres de terre labourable du nord de l'Ontario, et ceci est vrai de presque toutes les fermes expérimentales du Canada. Ainsi que l'a fait voir mon honorable ami de Frontenac (M.Edwards), ces fermes sont situées une dans chaque province. Peut-être que si les conditions étaient exactement les mêmes dans toute la province, la station expérimentale aurait de bons résultats. Mais le meilleur plan serait d'établir des fermes de démonstration dans diverses parties des provinces. Le nord de l'Ontario comprend quelque 20 ou 30,000,000 d'acres de la meilleure terre labourable du Canada, et, à l'heure qu'il est, nous n'avons pas de moyens d'instruire les cultivateurs relativement aux conditions de cette partie du pays. Le système le moins coûteux et le plus efficace serait que le Gouvernement ou quelqu'une des provinces s'emparât de certaines fermes qui ont des conditions différentes, et qu'on y mît des hommes pratiques chargés de démontrer aux cultivateurs exactement ce qui devrait être fait dans des conditions différentes et sur une variété de sols.

M. OLIVER: Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) a mentionné que la commission de conservation établit des stations expérimentales. Dans quelle mesure l'établissement de stations agronomiques expérimentales est-il exécuté par la commission de conservation?

M. BURRELL: Il y a eu un peu de confusion par le passé entre le travail du ministère et le travail de la commission de conservation. De fait, la commission n'établit pas ce qu'on peut appeler dans aucun sens des fermes expérimentales. Ce que fait la commission de conservations—et je puis dire que je n'ai pas d'autorité sur ses opérations, sauf que je suis l'intermédiaire entre le Parlement et la commission—elle entreprend de réunir une quantité de données précieuses relativement aux conditions de la culture dans diverses parties du Canada.

Elle a exécuté du travail précieux, par exemple, au sujet des mauvaises herbes. Elle prend un certain nombre de fermes et découvre qu'elles sont les herbes les plus pernicieuses de ces fermes, quel progrès elles font, et jusqu'où se prolonge la zone des mauvaises herbes. En outre, elle a entrepris l'année dernière l'établissement de ce que l'on a appelé des stationes de démonstration Dans plusieurs localités, elle a recueilli des

données. Elle choisit l'un des hommes dont les fermes ont été prises pour le travail, et d'après des instructions qu'il reçoit il exécute certains travaux analogues à ceux des fermes de démonstration. Elle lui fournit la graine dont il a besoin, on voit à ce qu'il l'obtienne, et il exécute les instructions des membres de la commission, de sorte que son travail forme une leçon de choses pour le cultivateur de ce district sur la question de savoir s'il est profitable ou non d'exécuter certains genre de travail approuvés. Ce sont à peine des fermes expérimentales; ce sont plutôt des fermes de démonstration. La commission a établi, je crois, environ vingt-sept de ces stations, et je crois qu'il est question d'en établir encore trois, et de continuer le travail pendant deux ou trois ans. Je puis dire avec franchise que, quand on en vient au travail pratique d'une nature exécutive, mon propre sentiment est que la chose appartient plus convenablement au ministère qu'à la commission de conservation. Je ne crois pas que la commission de conservation ait le désir de développer ce travail sur une plus grande échelle. Bien qu'il soit vrai, ainsi que l'a dit l'honorable député de Renfrew-sud, qu'il y a double emploi, le pays est tellement grand et le champ est tellement immense que le double emploi en certains travaux est peu sensible, est à peine perceptible.

Les honorables députés qui ont parlé des fermes de démontration ne se rendent peut-être pas compte des difficultés administratives qui se rattachent à la conduite d'un grand nombre de fermes de démonstration proprement dites. Je m'accorde de tout cœur avec toutes les paroles exprimées par les honorables députés qui ont dit qu'il est désirable que la somme du travail démonstratif soit augmentée dans le pays, mais je crois que beaucoup de ce travail démonstratif devrait être exécuté par les différentes provinces. Dans la Colombie-Anglaise, dans l'Ontario et, je crois, dans l'Alberta, on entretient plusieurs de ces fermes de démonstration, qui prennent les résultats de notre travail qui a été approuvé aux fermes expérimentales, rejettent les expériences nombreuses qui ne sont pas rémunératrices, et prennent les expérienecs sûres, et les appliquent pour démontrer qu'elles ont une base scientifique et qu'elles pourraient être rendues profitables au point de vue commercial. Je crois que ce travail appartient plus strictement aux provinces, mais je verrais d'un bon œil un projet quelconque à l'exécution duquel nous pourrions travailler coopérativement. Avec un champ aussi vaste, nous ne pourrions pas nous empêcher de faire du bien. Je puis dire que lorsque a été proposée la subvention du bill de l'agriculture il a été dit qu'une certaine somme du travail d'instruction en ce sens devait être entreprise par les provinces.

M. OLIVER: Je crois qu'il est désirable, au point de vue du Gouvernement et au point de vue du Parlement, qu'il n'y ait pas répétition du travail ni d'empiètement entre deux divisions du service. Je crois que la proposition de mon honorable ami du choix de champs différents à être exploités par le gouvernement fédéral et par les provinces travaillant en commun est une proposition excellente.

Il paraît étrange que la commission de conservation crée des stations de démonstration. Je crois qu'il y a un autre crédit dans le budget du ministère de l'Agriculture pour une fin qui se rapproche beaucoup de celle-ci. Je suis porté à croire qu'il serait sage de concentrer l'effort sous une seule division de ce service; de laisser la commission de conservation se charger des stations de démonstration pour ce qui y intéresse le gouvernement fédéral ou bien de les assigner au ministère de l'Agriculture. Je n'ai jamais compris que la commission de conservation ait été chargée de responsabilité administrative. J'ai toujours supposé que c'était une commission consultative créée dans un but d'instruction et dans le but de recueillir des renseignements. Mais si le Gouvernement décide de lui attribuer de l'autorité administrative, il serait bon que la chose fût comprise.

Je suis porté à entendre que les fermes expérimentales établies par ce Gouvernement fédéral ont été primitivement créées dans un but d'expérimentation, pour ce que l'on pourrait appeler le pouvoir créateur de l'expérimentation, dans le but d'obtenir l'amélioration réelle du bétail, des fruits et des grains, et que leur travail d'instruction était secondaire, lequel travail pourrait très bien être exécuté par des stations ou des fermes de démonstration secondaires. Le but premier des fermes expérimentales pour lesquelles nous votons en ce moment des fonds, est de favoriser l'amélioration des fondements mêmes de l'agriculture.

M. BURRELL: Mon honorable ami a raison.

M. OLIVER: En même temps, il est compris que l'amélioration tout simplement par la ferme expérimentale n'est pas suffisante. Il est nécessaire que l'amélioration quand elle est obtenue soit démontrée, afin que le public en général puisse en avoir le bénéfice.

Les résultats obtenus par la ferme expérimentale, en admettant qu'elle en obtienne, ne sont pas tout. Il faut que ces résultats atteignent le public en général, afin qu'un bénéfice appréciable puisse en résulter. S'il m'est permis de critiquer, je

suis porté à croire que peut-être si les fermes expérimentales sont de quelque façon restées en arrière du passé, la chose provient de ce qu'il n'y a pas eu assez d'attention de portée à ce que la population agricole en général soit renseignée sur les résultats des expériences qui ont réussi à ces fermes. Mon honorable ami a parlé des bulletins qui ont été publiés. Ils ont de la valeur et de l'utilité, il n'y a pas de doute, mais je crois qu'il est à la connaissance de tous les députés qui sont ici présents, que, après tout, le renseignement imprimé n'obtient pas de la part de la personne qui le lit l'intérêtêt que provoque la vue réelle ou le son, soit du travail réel qui est à se faire sur la terre ou par la démonstration qu'en donne une personne qui a vu l'opération et qui s'y connaît. Ce que le Gouvernement a fait jusqu'à présent est bon. Il a adopté le plan de multiplier les fermes de démonstration soit directement soit par l'intermédiaire de la commission de conservation, et il a mis des conférenciers à l'œuvre. Cela va bien aussi, mais je crois qu'il pourrait exécuter cette partie de son travail avec plus de fermeté, afin que tout ce qu'il obtiendra dans le sens des découvertes, ou tout ce qu'il obtiendra sur ses fermes expérimentales, la population agricole puisse en obtenir le bénéfice plus promptement et plus généralement qu'elle ne l'obtient actuellement. Je désire justement poser au ministre une question. Nous sommes convenus que les fermes, dont nous votons actuellement l'entretien, soient établies dans un but d'expérimentation, pour découvrir un certain nombre de choses qui se rapportent aux différentes branches de l'agriculture.

Mon honorable ami voudrait-il être assez bon pour me dire quels caractères, les plus dignes de mention, sont les œuvres qui ont été accomplies depuis quelques années par ces fermes—quelles découvertes en matière de grains ou sur la manière de traiter les fléaux ou les mauvaises herbes, quelles découvertes en matière d'entretien ou d'amélioration de la productivité du bétail ont-elles été faites? S'il y a quelque chose que soit particulièrement frappant, je serais heureux que le ministre saisît l'occasion de le mettre devant le comité.

M. SMITH (Ontario-sud): En ma qualité de cultivateur pratique, j'ai été fortement intéressé par la discussion qui a eu lieu ce soir. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a posé une question sur la manière dont la moutarde peut être supprimée. Je puis dire que je ne crois pas que cela soit la mauvaise herbe la plus dangereuse que nous ayons. Je ne crois pas qu'elle diminue la production d'une moisson beaucoup. Bien que je ne m'accorde pas souvent avec l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je puis dire que je partage l'opinion qu'il à émise que les expériences qui sont faites à nos fermes expérimentales sont très bien, mais qu'elles ont besoin de faire un pas de plus. Ceci a été effleuré par l'honorable député d'Edmonton. Mon idée est que lorsque toute ferme expérimentale devrait posséder 150 ou 200 acres de terre, où l'on pût être en état de démontrer aux cultivateurs que cette ferme peut être rendue rémunératrice.

M. BURRELL: Naturellement, mon honorable ami (M. Oliver) comprend bien que pour faire le résumé de ce qui a été accompli sur la ferme il faudrait faire l'exposé du travail d'un bon nombre d'années. S'il était question de donner un petit exemple qui peut presque justifier l'établissement de la ferme en elle-même, je pourrais mentionner les résultats qui ont suivi la production du blé Marquis.

M. OLIVER: J'avais cette idée à l'esprit quand j'ai posé la question.

M. BURRELL: Il y a un grand nombre d'autres résultats qui se rattachent aux céréales, aux fruits et aux bestiaux. Je crois que mon honorable ami va admettre avec moi que le travail exécuté a été amplement justifié par les résultats économiques qui ont été obtenus. Il ne faut pas que les honorables députés supposent ici que les résultats de ce travail n'ont pas atteint la population, simplement parce que nos bulletins ne sont pas toujours lus ou parce que nous n'en faisons pas la démonstration d'une façon populaire par tout le pays. Il faut se rappeler que les bons résultats peuvent être obtenus d'une façon indirecte, parce que tous les travailleurs en agriculture, tout homme se rattachant à l'institution de Guelph ou à une autre institution, et tout travailleur d'institut est plus ou moins familier avec notre travail, et prend bien soin de se mettre au courant de prime abord des résultats de nos expériences.

Ces professeurs, ces spécialistes, deviennent des propagateurs et font profiter le pays de nos travaux. Il n'est pas tout à fait exact de dire que nous n'accomplissons pas une œuvre d'éducation, parce que c'est par d'autres canaux que les connaissances parviennent au public.

M. OLIVER: Je ne veux pas diminuer le mérite de ce qui est fait, mais je crois qu'il faut aller jusqu'au bout. Je partage l'opinion de l'honorable député du Yukon (M. Thompson) sur l'opportunité de tenter des efforts dans cette partie du pays. J'ai visité le Yukon, et si la région présente de grandes difficultés, c'est une raison de plus pour que le Gouvernement tente des expériences, mêmes coûteuses, pour savoir

ce qu'il est possible d'en attendre. On peut dire la même chose de toutes les nouvelles régions du Canada. Je ne demande pas que le Gouvernement établisse des stations agronomiques dans tous les territoires inoccupés. Mais elles seraient certainement très utiles dans le Yukon, dans le nord de la Colombie-Anglaise, dans le nord de l'Alberta, dans le nord de la Saskatchewan, dans le nord du Manitoba et dans le nord d'Ontario.

M. BURRELL: Nous faisons des expériences en petit dans la vallée de la rivière de la Paix, à Athabasca-Landing, à Grouard et à Beaver-Lodge, dans l'Alberta. Ce que dit l'honorable député concernant le Yukon, mérite certainement d'être pris en considération.

M. OLIVER: Le Gouvernement pourrait parfaitement effectuer certaines dépenses pour que les expériences faites à ces endroits se fassent directement sous sa responsabilité. L'honorable député de Calgary conseille l'établissement d'une station agronomique dans le nord de l'Alberta, parmi nos amis venus de l'est de l'Autriche. Je ne vois pas la nécessité d'une station agronomique au milieu de ces colons. Ce sont avant tout des cultivateurs et ils sont convaincus qu'ils en connaissent plus long en agriculture que nous tous. Les conditions naturelles, aux environs d'Edmonton, diffèrent considérablement de celles qui existent dans le centre et au sud de l'Alberta, et je tiens à déclarer que, dans mon opinion, il faudrait une station agronomique et une ferme modèle complète dans un endroit quelconque de la région d'Edmonton.

M. DOUGLAS: A-t-on pourvu à l'installation de stations agronomiques sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique?

M. BURRELL: Nous n'avons encore rien fait dans cette région septentrionale. Le besoin d'institutions de cette nature s'y fait grandement sentir et la question demande à être étudiée à fond.

M. GRAHAM: Les crédits affectés aux expositions donneront lieu à une assez longue discussion; nous pourrions voter les crédits, avec l'entente que le ministre fournira les explications nécessaires une autre fois.

M. BURRELL: J'accepte cet arrangement.

(Il est fait rapport des délibérations.)

(La séance est levée à minuit et dix-huit minutes.)

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE — NOMS

ACHIM (Honoré) *Labelle.*

QUESTIONS.

Simard, Arthur—3223.

AIKINS (James-Albert-Manning) *Brandon.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1194.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Loi des Banques, 10384, 10656.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7701.
Règlement de la Chambre, 6553.

Discussion des articles :

Alberta Inter-Urban Railway Co., 8828.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Canada Hail Insurance Company, 3897.
Loi des Grains, 8929.
Transcontinental national, 11452, 11545.

INCIDENTS.

Décision, 6011.

PROJETS DE LOI.

Alberta Inter-Urban Railway Co.—1ère lecture, 6936—2e lecture, 7088—3e lecture et adoption, 8828.
British North Western Mortgage Company, 1ère lecture, 1996; 2e lecture, 2204; 3e lecture, 4111.
Canada Hail Insurance Company, 1ère lecture, 1778; 2e lecture, 2204; discussion du bill et rapport, 3897; 3e lecture, 4455.
Canadian Premier Fire Insurance Company, 1ère lecture, 6248; 2e lecture, 6399.
Canadian Provident Fire Insurance Company; discussion des articles, 9359; rapport; 3e lecture et adoption, 9363.
Canadian Western Railway Co., 1ère lecture, 2795; 2e lecture, 3184; discussion en comité, 4550 ; 3e lecture, 6399.
Loi des Banques, 1ère lecture, 85.
Loi des Terres fédérales, dépôt, 1996, 1ère lecture, 1997.

SCRUTIN.

Décision comme président du comité général, 6066.

ALGUIRE (Duncan-Orestes) *Stormont.*

PROJETS DE LOI.

Glengary & Stormont Railway Company, 1ère lecture, 10103 ; 2e lecture, 10407 ; Discussion des articles—3e lecture et adoption, 11058.

AMES (Herbert-Brown) *Montréal, Saint-Antoine.*

DÉBATS.

Budget général, 10745, 10868 et suiv.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Forces navales de l'empire, 1320.
Loi des Banques, 10576.
Service consulaire britannique, 2058.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2960.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Dominion Trust Co., 3521.
Forces navales de l'empire, 9745.
Middlesex Trust Company, 9357.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Transcontinental national, 11420, 11457.

DOCUMENTS.

Copies de demandes faites par J. W. Boyle et autres pour location de pouvoirs hydrauliques au Yukon, 11909.

MOTIONS.

Comité des banques et du commerce, 6450; adoptée, 6244; adoptée, 6770; 9107; réservée, 9108.

PROJETS DE LOI.

Canadian Explosives Limited, 1ère lecture, 288; disc. reprise en comité général, 2645; renvoi, 2770; reprise de la discussion, 2960; 3e lecture, 3034.
Modifiant la loi des chemins de fer, 1ère lecture, 10103.
Trust Company, retrait du bill, 3275.

ARMSTRONG (J.-A.—Macdonald) *York-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'Empire, 3742.

ARMSTRONG (Joseph-E.) *Lambton-Est.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8440.
Banque et commerce de banque, 11931.
Colis postaux, 1557.
Loi des Juges, 11974.
Service télégraphique impérial, 9279-9290.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12172.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Service télégraphique impérial, 12002.

PROJETS DE LOI.

Calgary-Edmonton-Fort McMurray, Cie du chemin de fer, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.

ARTHURS (James) *Parry Sound.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2723.
Loi des Banques, 10426.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8835.

Discussion des subsides:

Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10565.

INCIDENTS.

Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.

QUESTIONS.

Province de Québec, édifices publics, 1184.

BAKER (George-Harold) *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Banque immobilière, 1ère lect., 1585 ; 2e lect., 2203.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778 ; 2e lect., 2204.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967 ; 2e lect., 1481 ; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité ; 3e lect., et adoption, 11721.

BALL (R.-J.) *Grey-Sud.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 200.

BARKER (Samuel) *Hamilton-Est.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6873.

Discussion des articles :

Association protectrice des médecins canadiens, 3995.

BARKER (Samuel)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Company, 2678, 2682.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Intercolonial Trust & Investment Company, 4110.
Ordre indépendant des Forestiers, 7558.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens—Amendement, 3996; adoptée, 4007.
Cie de navigation Richelieu-Ontario—Amendement, 3088.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer électrique Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936 ; 2e lect., 7088 ; 3e lect., 8829.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332 ; 3e lect. et adoption, 11335.

BARNARD (George-Henry) *Victoria. C.A.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 160.
McNeil, Lauchlin, 864.
Réserve indienne de Kitsilano, 8732.

Discussion des articles :

Canadian Explosives, Limited, 2972.

PROJETS DE LOI.

Intercolonial Trust and Investment Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1778, 4011 ; Rapport, 4012 ; 3e lecture et adoption, 4109, 4110.

BARNARD (George-Henry) *Victoria, C.-A.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Port Nelson Company, 7398.

PROJETS DE LOI.

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lect., 2686.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248.; 2e lect., 6546.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin) *Beauce.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6110; 6230 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12304 et suiv.
Colis postaux, 1570 et suiv.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Commissaires du port de Québec, 8273.
Forces navales de l'empire, 2602, 2618.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6890.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9125.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8052.
Traité anglo-japonais, 7367.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8761.
Forces navales de l'empire, 4775, 4964, 5617.
Ordre indépendant des Forestiers, 7557.
Question de règlement, 5168:

Discussion des subsides:

Commission de conservation, 6668.
Industrie et commerce—Subsides, 6931.
Législation—Impressions, etc., 6933.
Travaux publics—Appointements, 11396.
Trois-Rivières—Bâtiment civil neuf, 11519.

DOCUMENTS.

Cloutier, J.-V., 9494.
Levesque, Elzéar, 10436.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.

INCIDENTS.

Compte rendu officiel des débats, 8704.
Examens des marins, 2166.
Forces navales de l'empire, 4930.
Gand, exposition de—10125.
Interprétation du règlement de clôture, 9861 et suiv.
Observations sur un fait personnel, 6245.

INTERPELLATIONS.

Examen de la vue des pilotes, 6701.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.

MOTIONS

Motion d'ajournement, 8064—Retirée, 8078.

QUESTIONS.

Achat d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
Alexander, Alexander, 1034.
Bernier, L.-N., 647.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428.
Canal de Panama, 612.
Circulation monétaire, 8596.
Commerce des Antilles, 612.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Directeurs des postes dans Dorchester, 3529.
Farley, Mme Paul, 1790.
Fenians, invasion des—9870.
Gardien de phare aux Sept-Iles, 9489.
Gratifications aux vétérans, 612.
Jacob, Ernest, 646.
Lanoraie, destitutions à, 2004.
Migneault, de Sept-Iles, 10124.
Monnaies canadiennes, 8700.
Plante, Philibert, 646.
Quai de Berthierville, 2435.
Quai de Lanoraie, 2692.
Recrutement des immigrants, 611.
Roberge, Jean, 1539.
Rouleau, Théophile, fils de vétéran, pour octroi, 2687.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.

BELLEMARE (A.) *Maskinongé.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 4349.

BENNETT (Richard-Bedford) *Calgary.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Améliorations des grandes routes. Amendements du Sénat, 12350.
Banque et commerce de banque, 11920.
Forces navales de l'empire, 4068, 4111.
Loi des Banques, 10413, 10658.
Loi des Juges, 11966.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10064.
Primes à la fabrication du plomb, 10471.
Subventions au Canadian Northern, 12075, 12116 12121.
Taux de transport dans l'Ouest, 9221, 9228.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3963.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505, 4511.
Cie d'assurance contre le feu North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3053.
Power, Lenore—Faire droit à, 12086.

Discussion des subsides :

Fermes expérimentales, 10556 et suiv.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4930.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9178.
Tarif douanier, 6639.

PROJETS DE LOI.

Froste, William, pour faire droit à—1ère lect., 6247 ; 2e lect., 6399 ; 3e lect., 6936.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1740 ; 3e lect., 2617.

BENNETT (William-H.) *Simcoe-Est.*

DÉBATS.

Budget général, 10870.
Subventions au Nord-Canalien, 12114.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9331.
Taux de transport dans l'ouest, 9197.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9801.
Galerie nationale du Canada, 9259.
Power, Lenore—Faire droit à—12085.

Discussion des subsides :

Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11469.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto R., 1ère lect., 10985.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect. et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.
Dominion North-Western Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3508.

QUESTIONS.

Industry, dragueur, 622.

BICKERDIKE (Robert) *Montréal, Saint-Laurent.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 915.

QUESTIONS.

Embargo sur le bétail canadien, 629.

BLAIN (Richard) *Peel.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8309.
Grève sur le C. P. R., 2031.
Loi relative aux épizooties, 9890.
Règlement de la Chambre, 6565.
Service des phares et des côtes, 6414.
Tarifs des messageries, 3537.
Taux de transport dans l'Ouest, 9211.

INCIDENTS.

Appel au règlement, 6188.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11890.

QUESTIONS.

Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.

BLONDIN (Pierre-Edouard) *Champlain.*

DÉCISIONS.

Forces navales de l'empire, 4617.
Interprétation du règlement de clôture, 9863.

INCIDENTS.

Explication d'un point d'ordre, 4984.

BOIVIN (Georges-Henri) *Shefford.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1649.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7825.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10015 et suiv.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5155, 5169, 9618.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Dragage—Ontario et Québec, 11837.
Ministère des Postes—Traitements, etc., 11593.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.

BOIVIN (Georges-Henri)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Miner, M., 8988.
Nominations dans comté de Brome, 8988.

INCIDENTS.

Bedford, inspecteur des denrées alimentaires dans le district de, 12464.
Distribution les livres bleus, 11867, 11872.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Interprétation du règlement de clôture, 9854.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Révocation de M. Masse, de Roxton-Falls, 12448.
Service de l'inspection des denrées, 12465.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865.

BORDEN (Très Hon. Robert-Laird), *Halifax.*

COMMUNICATIONS.

Commission d'économie interne, 5.
Emigration japonaise, 7769.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6302.
Achat et vente de mouton, 662.
Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 43.
Ajournement du comité, 6228.
Amélioration des grandes routes, 8422, 9096.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12331 et suiv.
Application de la question préalable, 7635.
Baldwin, Eugène O., 8261.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire 12494 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7143.
Canal de Panama, 984.
Chemins de fer de l'Etat—Amendement du Sénat, 12378 et suiv.
Classement du personnel des Communes. Service du Hansard. Section de la traduction, 12304 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9108.
Commandes de l'Amirauté au Canada, 970.
Contamination des eaux navigables, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, 9024.
Demande de documents, 4419.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Destitutions à Descouse. Affaire Landry, 4067.
Discours sur l'adresse. Amendement Mondou, 589.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2051.
Forces navales de l'empire, 1039, 4395.
Forces navales de l'empire.—Demande de fixer date pour clore débat, 7438, 7452.
Forces navales de l'empire—Amendement German, 10236—Scrutin, 10246.
Forces navales de l'empire, 10268, 10276, 10311.
Gendarmerie du N.-O., 903.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève sur le C. P. R., 2027.
Intercolonial—Bureau administratif—Point d'ordre, 7086.
Interprétation du règlement de clôture, 9849 et suiv.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9119.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8795.
Loi des Banques, 2364, 2372.
Loi des Grains, 9386, 9394.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Miller, R. C., 3766, 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608.
Modification de la règle 17 de la Chambre.—Motion d'ajournement Kay, 8475.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10046 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8070.
Motion Oliver, *re* Arthur Donaldson, 8032.
Niveau de l'eau dans le Saint-Laurent, 6722, 6732.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Présidence du comité, 6211.
Prêt au G.-T.-P.—Amendement Oliver, 12216.
Règlement de la Chambre, 6360 et suiv., 6509, 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7071.
Renvoi de la disc. *re* forces navales, 6239 et suiv.
Réserve indienne de Kitsilano, 8716, 11144.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Révocations à Descouse et à Arichat, 936.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8043.
Scott, Robert F., 3563.
Séances du matin, 8990.
Subventions au Nord-Canadien, 12087.
Subventions au Nord-Canadien—Motion Oliver, 12134.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9354.
Traité anglo-japonais, 7160, 7260, 7272.
Traité anglo-japonais, 3e lect., et amendement Oliver, 7360.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7413.
Travaux de la Chambre, 2343.
Travaux de la Chambre—Motion d'ordre, 3283.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 4106, 4109.
Brevet de George-Frederick Bishoprick, 2644.
Brevets de F. J. Newman et autres, 3901, 4456.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8371.
Canadian Explosives, Limited, 2649.
Canal de la baie Georgienne, 2663.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2777, 3078.
Cie électrique de Hull, 3122.
Classement du personnel des Communes, 12302 et suiv.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2179.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6842.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4473, 4579, 4601, 4619, 4628, 4630, 5329, 5380, 5445, 5638, 9461, 9501.
Forces navales de l'empire. Réponse à amendement Laurier de l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire—Amendement German, art. 3, 9584 et suiv.
Forces navales de l'empire, art 4, 9618 et suiv., 9680.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4560.
Loi des Falsifications, 11987.
Loi des Grains, 8929.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12206.
Subventions au Canadian Northern, 12191.
Subventions au Canadian Northern, amendement German, 12199.
Subventions au Canadian Northern, amendement Graham, 12198.
Subventions au Canadian Northern, amendement Macdonald, 12194.
Subventions au Temiskaming and Northern Ontario, 12246.
Transcontinental national, 3457.
Western Canada Mortgage Corporation, 2676.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956, 6994.
Commission de conservation, 6658.
Commission du Service Civil, 6671.
Département des Affaires extérieures, 3463.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8954.
Gouvernement civil.—Fonctionnaires de la Commission de conservation.—Appointements, 6923.
Haut commissaire à Londres, 3462, 6654.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12407 et suiv.
Rapport Schreiber, 6657.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6608, 6612, 6676.
Sous-ministre de la Justice.—Augm. du trait. du, 12385 et suiv.

DOCUMENTS.

Commission de conservation, 6923.
Communication de l'Association Canadienne du Centenaire de la Paix, 12293.
Construction de navires de guerre à Montréal, 4418.
Correspondance entre le gouvernement et le consul impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Nouvelle gare maritime à Halifax.—Rapport, 6995.

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Banque Internationale du Canada, 2289.
Brown, James-P., représetnant de Chateauguay, décès de, 11790.
Budget en français, 6607.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2251.
Colonel White, 6612.
Comité de la défense impériale, 7946.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Demandes de documents, 1401.
Discussion des subsides, 5 item rayés, 7088.
Disette de foin dans la Nouvelle-Ecosse, 3134.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Farmers' Bank, 12520.
Immigrants, protection des, 12522.
Immigrants russes, 10831.
Impression des réponses aux questions, 3221.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348.
Matériel de réparation, etc., des navires, 1439.
Mort de Sir Richard Scott, 8697.
Mort du Feld-Maréchal Vicomte Wolseley, 6937.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12491 et suiv.
Point l'ordre, 4983.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2244.
Représentation parlementaire, 7151.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 10355.
Scott, famille du capitaine, 10125.
Smith, Lyman, 7097.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4305.
Travaux de la Chambre, 10712.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9179.
Commission des eaux internationales, 4500.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention commerciale avec les Antilles—Service de steamers, 2913.
Demande de graines de semence, 4415.
Destitution de Martin Lanigan, 12150.
Expédition polaire le Stefansson, 4302.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6825.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Quai de Sackville, N.-B., 6703.
Question de privilège Gauthier, 5319.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5317.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Thompkins, Patrick, 11863.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux de la Chambre, 11655.
Travaux le la Chambre, documents, 3226.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6620.

MESSAGES.

Communication d'un message de S. A. Royale, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement pour l'Ascension, adoptée, 8988.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Bibliothèque du Parlement, 485.
Comité de l'Agriculture, Hon. M. Roche comme membre, 652.
Comité des bills privés, modification, adoptée, 3532.
Comités permanents de la Chambre, adoptée, 378.
Décès de J. Haggart, 462.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789, adoptée, 11790.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851, adoptée, 8884.
Forces navales de l'empire, 2e lecture, 3566.
Impressions du Parlement, 485.
Mercredi des cendres, ajournement, adoptée, 2731.
Miller, R.-C., 3768.
Nominations dans le personnel de la Chambre des communes, adoptée, 7149.
Pollution des eaux navigables, comité modifié, adoptée, 9300.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1179.
Restaurant de la Chambre, 485.
Roche (Hon.) au lieu de Rogers (Hon.) au comité de l'Agriculture, adoptée, 652.
Séances du matin, en suspens, 8988.
Séances du matin, 9495.
Suite de la discussion des subsides, 8242.
Traité anglo-japonais, 2e lect., 7160; 3e lect., 7350.
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, adoptée, 7835.
Travaux de la Chambre, 2343, modifiée et adoptée 2347, 3282; ordre, 3286.
Vacances de Noël, adoptée, 1294.
Vacances de Pâques, adoptée, 6245.

PROJETS DE LOI.

Archives.—Département distinct, 11790.
Archives publiques—Dépôt et 1ère lect., 11789.
Forces navales de l'empire; dépôt, 687; 1ère lect., 707; dic., 687; 2e lect., reprise des débats, 3566; reprise des débats, 3670; motion Borden pour 2e lect., et amendement Turriff, reprise de la discussion, 3864; motion en 2e lecture: reprise des débats, 3906; reprise de la discussion, 2e lect., 4020; reprise de la discussion, 2e lect., 4068, 4111, 4199; motion pour 2e lect., reprise de la discussion, 4305; sous-amendement Guilbault rejeté, 4409; amendement Turriff rejeté, 4411; 2e lecture adoptée, 4412; discussion en comité général, 4420; discussion reprise, 4457; rapport du bill, 4498; suite de la discussion, 4577; reprise de discussion, 4577; séance continue, 4616; reprise de la discussion en comité, 5325, 7437; amendement Guthrie; amendement Guthrie, reprise de la discussion, 7508, 7562, 9399, 9813.
Forces navales de l'empire; disc. incidente, 9977 et suiv.; 3e lect., 10349, adoption, 10350.
Loi de conservation; 1ère lect., 9977; modification par le Sénat; adoption, 11789.
Manufacture d'articles d'or et d'argent; 1ère lect., 3275.
Royal gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 732; 1ère lect., 732; 3e lect., 1695.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; discussion en comité, 7250; motion de 3e lect., 7350 ; reprise de la discussion, 7400 ; amendement Pugsley rejeté, 7413 ; 3e lect. et adoption, 7417.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 5891.
Approbation du traité anglo-japonais, résolution adoptée, 6700.
Caisse de prévoyance des réseaux de l'Etat (dépôt), 721.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2e lect., et adoption, 12320.
Commission de conservation, 9177 ; discussion, 9976.
Forces navales de l'empire, dépôt, 810; comité, 930, 1039; discussion reprise,, 1120, 1194, 1320, 1401, 1482, 1620, 1740, 2618, 2732, 2803, 2313, 2974, 3140, 3184, 3289; résolution adoptée, 3365.
Loi des chemins de fer; débats, 9973 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7607; motion, reprise de la discussion, 7688, 7771, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609; vote et texte de la motion modifiant la règle 17 de la Chambre, 8694.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; dépôt, 722; 1ère et 2e lect. et adoption, 732.
Sénateurs supplémentaires: dépôt, 902.

QUESTIONS.

Arsenal d'Halifax, 1593.
Canal de Panama, 612.
Centenaire de la Paix, 12293.
Chemin de fer de halage de Sorel, 592.
Choix des membres canadiens-français du Cabinet, 593.
Commission des services publics, 813.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Demande de documents, 7250.
Démission de M. Monk, 601.
Département des Mines, 2227.
Distribution des faveurs ministérielles dans Bonaventure, 3525.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Favoritisme politique, 2004.
Immigration des Orientaux, 1188.
Indemnité du chef de l'Opposition, 8596.
Inspection de homesteads à Prince-Albert, 8598.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Loi des grains du Canada, 2350.
Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Milice canadienne, 4569.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Politique navale du gouvernement, 607.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Poste de solliciteur général, 629.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Propagation des animaux à fourrure, 2437.
Rapport de la commission d'enquête sur la Marine, 4569.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10708.
Réforme du Sénat, 11133.
Règlements de l'immigration, 3125.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Résignation du colonel Crowe, 11135.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.

RAPPORTS.

Commission des Services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission de géographie du Canada: dépôt, 7770.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Enquête sur le service administratif, 1390.
Royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912; dépôt, 1438.
Secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, 31 mars 1912; dépôt, 5.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911; dépôt, 11899.
Sir Geo. Murray, 1390; impression ordonnée, 1392.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire; résolution adoptée, 3366; 115 à 83.
———Motion Borden pour 2e lect., adoptée, 4412; pour, 114; contre, 84.
———Discussion incidente, 9987.
Modification de la règle 17 de la Chambre; motion adoptée, 108 à 73, 8695-6.

BOULAY (Herménégilde) *Rimouski.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12306 et suiv.
Forces navales de l'empire, 4157.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12426.
Exercices militaires annuels, 11370.
Fermes expérimentales, 10560 et suiv.
Intercolonial.—Chemin de fer, 7007.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Matériel roulant, 11228.
Outillages de sauvetage, 11056.
Transcontinental national, 11573.
Travaux publics.—Appointements, 11404.

DOCUMENTS.

Bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bélanger, capitaine de l'*Eureka*, 10712.
Collision de trains à Saint-Moïse, 7850.
Enquête Atkinson sur accident au cheval d'Arsène Lauzier, à Amqui, Rimouski, 2471.
Gagnon, Jos, 10712.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Sténographes et secrétaires de la Chambre des communes et du Sénat, 4020.

BOULAY (Herménégilde)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Suspension de J. Stahl, inspecteur d'immigration, 2479.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171-84.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7858.
Débats français, distribution des, 11394.
Inexactitudes des réponses officielles, 3137.
Intercolonial, administration de, 11193.
Joubert, Hélène, 11704.
Sayabec.—Bureau de poste, 11702.
Traduction en français des item du budget, 6681.

QUESTIONS.

Agents de l'immigration, Québec, 1398.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Fontionnaires de l'Intercolonial, 951.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Recettes de l'Intercolonial, 11525.

BOURASSA (J.-Boutin) *Lévis.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5178.

DOCUMENTS.

Verrault, Joseph, 8903.

QUESTIONS.

Commission du port de Québec; achat d'une carrière, 12145.
Fournitures du camp de Lévis, 6461.
Gardien de gare de l'Intercolonial, Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
Graines de semence pour Québec, 8895.
Guay dit Gendreau, Joseph, 8900.
Ingénieur en chef de l'*Eureka*, 8900.
Intercolonial; Lavery, P., 11906.
——— Suspension d'employés à la Chaudière Lévis, 11905.
Propriété militaire à Lévis, 12291.
Roberge, Ed., 3529.
Roy, Hippolyte, 3530.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Verrault, Joseph, 7847.

BOYCE (Arthur-Cyril) *Algoma-Ouest.*

DÉBATS.

Verrault, Joseph, 7847.
Discours sur l'adresse, 257.
Lignes subsidaires de l'Intercolonial, 8795.
Loi des Inspections et de la vente, 8705.
Miller, R. C., 3778.

BOYCE (Arthur-Cyril)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4626.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553

BOYER (Gustave) *Vaudreuil.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8770.
Discours sur l'adresse, 137.
Question de procédure, 6170 et suiv.

Discussion des articles :
Avancement de l'instruction agricole, 8759; Forces navales de l'empire, 4682, 5846.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Rigaud, Qué., 8902.
Canal de Soulanges, employés du, 1579.
Changements de maîtres de poste, 3135.
Comptes des dépenses personnelles payées à M. Saint-Amour, surveillant du canal de Soulanges, 6466, 7159.
Courriers d'entreprise dans Vaudreuil et Soulanges, 8703.
Maîtres de poste de Vaudreuil, 2006.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7850.

QUESTIONS.

Arsenal à Rigaud, 10712.
Bureau de poste de Rigaud, 826, 8363, 11132.
Chemin du quai de Hudson, 975.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai Graham, Vaudreuil, 826.
Quai, Ile Perrot, 10123.
Receveur de la poste à Ste-Marthe, 826.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7845.
Transport du courrier de Ste-Justine, 825.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.

BOYS (William-Alves) *Simcoe-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4.

DÉBATS.

Discussion des articles :
Power, Lenore—Faire droit à, 12082.

BRADBURY (George-Henry) *Selkirk.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12359 et suiv.
Budget général, 10865 et suiv.
Discours sur l'adresse, 392.
Loi des Inspections et de la vente, 9957.
Pollution des eaux navigables, 8851, 12005.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8841.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Forces navales de l'empire, 5371.

BRADBUDY (George-Henry)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 14499.

DOCUMENTS.

Brown, Alexander-Hurst, réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4577.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Terrain ¼ S.-O. de 4-9-14-2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Terres des métis du N.-O., 6944.

MOTIONS.

Pollution des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.

PROJETS DE LOI.

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 1ère lect., 10573; 2e lect., 10574; discussion des art., 11060; 3e lect. et adoption, 11062.
Empire Life Ins. Coy. of Canada, 1ère lect., 10573.
Pollution des eaux navigables, dépôt, 5; discussion générale 8851; rapport, 8884.
Usage des drapeaux, 1ère lect., 6.

QUESTIONS.

Bande des sauvages de Côté, Sask., 8887.

BRISTOL (Edmond) *Toronto-Centre.*

DÉBATS.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3470.

PROJETS DE LOI.

British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
McDonald, George Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.

BRODER (Andrew) *Dundas.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.

INCIDENTS.

Immigrantes, protection des, 12521.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12492.

BROUILLARD (Ovide) *Drummond-Arthabaska.*

DOCUMENTS.

Poirier, J.-N., 902, 3560.

QUESTIONS.

Bureau de la poste à Arthabaska, 608.
Desrosiers, Mme E., 648.
Lavoie, Calixte, 829.
Leclerc, L.-P., 829.
Marcotte, Omer, 829.
Paré, Anthime, T., 647.
Poirier, J.-N., 648.

BROUILLARD (Ovide)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Potvin, Pierre, 829.
Rouleau, Georges, 828.
Rousseau, Napoléon, 828.
Spénard, Georges, 647.
Triganne, Rosa, Melle. 648.

BROWN (James-Pollock) *Châteauguay.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5406.

BUCHANAN (William-Asbury) *Medicine-Hat.*

DÉBATS.

Crédit agricole, 3246.
Grève sur le C.P.R., 2024 et suiv.
Loi des Banques, 10428 et suiv.
Loi des Inspections et de la vente, 9950.
Taux de transport dans l'ouest, 9200.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4508.
Canadian-Western, 4552.
Forces navales de l'empire, 4754.
Loi des Postes, 12269.

Discussion des subsides :

Bassano.—Edifice public, 11821.
Fermes expérimentales, 10558.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6678.
Sauvages.—Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11896.

DOCUMENTS.

Blanchard, C.-P., 2470.
Delaney, S., 1584.
Drigg, Harry A., 901.
Masinasia, Alta.—Déplacement de bureau de poste, 6618.
Police-Point-Reserve, 901.
Section 36-6-8-4, 6618.

INCIDENTS.

Medicine-Hat, Gleichen et Tober; douanes, 11877.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 2570, 12006.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620.

PROJETS DE LOI.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. 3109; rapport, 3117.
Anderson, Frances Legora; 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398 ; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bassano.—Edifice public, 824.
Burdelt.—Poste de douane, 824.
Bureaux de conciliation, 712.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.

BUCHANAN (William-Asbury)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gleichen.—Bureau de douane, 824.
Griefs de l'association des producteurs de laine de l'Alberta, 4194.
Immigration du Canada, 4570.
Importation de moutons dans l'Alberta, 4194, 4368.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Kootenay, carabiniers, 1037.
Medicine-Hat:
——Agent des terres, 825.
——**Bureau de poste, 823.**
——Inspecteurs de homesteads, 9487.
——**Service de la poste, 2482.**
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Police-Point-Reserve, 6453.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve indienne d'Alberta, 633.

BUREAU (Jacques) *Trois-Rivières-Saint-Maurice.*

DÉBATS.

Amendement Maclean, 7939.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Miller, R.-C., 3857.
Question de procédure, 6154.
Règlement de la Chambre, 6517.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 4006.
Avancement de l'instruction agricole' 8765.
Brevets de F.-J. Newman et autres, 3901, 4455.
Canada Hail Insurance Co., 3898.
Forces navales de l'empire, 4807, 5275.
Discussion des subsides :
Commission de conservation, 6668.
Commission du Service Civil, 6674.
Fermes expérimentales, 10561 et suiv.
Monnaies étrangères, etc., 6696.

DOCUMENTS.

Agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de Montréal et de Québec, 7850.
Bettez, Alfred, 8903.
Brunelle, William, 8904.
Carignan, L.-Philippe, 8903.
Champlain:
Champlain.—Employés destitués dans comté. 8903; Dumont, Arthur, 8903; Lalonde, L., 1583; Leduc, J.-H., 3558.
Maskinongé.—Employés destitués dans comté, 8903.
Nicolet.—Employés destitués dans comté, 8903.
Trois-Rivières:
——**Edifice fédéral, 3558.**
——Enquêtes dans district judiciaire des, 8903.
——Transport du courrier entre la gare et bureau de poste, 3558.
Trois-Rivières et Saint-Maurice.—Employés fédéraux destitués dans comté, 6903.

BUREAU (Jacques)—*Suite.*

INCIDENTS.

Canadian Medical Protective Association, 4068.
Explication sur un fait personnel, 8704.
Ministre de la Milice; rapport du *Citizen*, 9615.
Question de privilège, 3864.
——*Re* Miller, 4059.
Traducteurs et salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8990.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6519.
Traité avec les Antilles, 6709.
Transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, 6618.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole; amendement, 9068; rejeté, 9072.

QUESTIONS.

Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Bettez, Alfred, 6463.
Brunelle, William, 7158.
Cadenas pour sacs du courrier, 7427, 8594.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598, 1788.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Grand'Mère.—Edifice public à, 1037.
Michelin, Edouard, 8703, 8889.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7158.
Trois-Rivières.—Bâtiment public, 1012, 1788.
——Service de la poste, 8899.

BURNHAM (John-H.) *Peterborough-Ouest.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11921.
Discours sur l'adresse, 119.
Immigrantes, protection des, 12522.
Loi des Banques, 10384.
Margaree Coal & Ry. Co., Ltd., 12008.
Primes à la fabrication du plomb, 10448.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, art. 6, 8835.
Association protectrice des médecins canadiens, 3509, 3966.
Colis postaux, 12186.
Forces navales de l'empire, 4626.
Galerie nationale du Canada, 9266.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
——Construction, 11620.
Exercices militaires annuels, 11359.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11892.
Vaisseaux dragueurs, 11836.

DOCUMENTS.

Contrat pour appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.

BURNHAM (John-H.)—*Suite*

INCIDENTS.

Pension aux vieillards, 10828, 10984.

INTERPELLATIONS.

Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.

MOTIONS.

Pension aux vieillards, 961; comité spécial d'enquête nommé, adoptées, 2219, 7149.

PROJETS DE LOI.

Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Loi électorale: dépôt, 968; 1ère lect., 969.

QUESTIONS.

Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Loi du mariage, 594.

BURRELL (Hon. Martin) *Yale-Cariboo.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 661.
Avancement de l'instruction agricole, 2205, 8291.
Budget général, 10736 et suiv.
Cie Richelieu et Ontario, 3420.
Encouragement de l'agriculture, 8342.
Loi des Inspections et de la vente, 9940.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10090.
Pollution des eaux navigables, 8876.
Primes à la fabrication du plomb, 10482.
Traité anglo-japonais, 7202.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8850.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8762.
Brevet d'A. D. Richard, 3957.
Forces navales de l'empire, 9592, 10282.
Loi des Inspections et de la vente, 12281.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Entrepôts frigorifiques, 10691.
———Industrie du bétail, 10692 et suiv.
———Santé des animaux, 6491, 10702.
Arts, agriculture et statistiques, 10550, 10672.
Commission de conservation, 6669.
Conserves (viandes et fruits), 6492.
Gand.—Exposition, 10126.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Insectes destructeurs, 10706.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.

INCIDENTS.

Gand.—Exposition, 10126.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, 3e lect., 9066; adoptée, 9072.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Résolution pour encourager l'instruction agricole; adoptée, 2205.

PROJETS DE LOI.

Epizooties, disc. des art., 10145 et suiv.; 3e lect., 10148, adoptée, 10148.
Instruction agricole: dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; discussion générale, 8291; reprise de la discussion, 8303; motion adoptée et 2e lect., 8346; discussion des articles, 8347; amendement Carvell, 8347; discussion reprise, 8747, 9066; amendement Oliver, 9066; M. Bureau, 9068; rejeté, scrutin, 89 à 53, 9070; 3e lect. et adoption, 9072.
Loi des inspections et de la vente: dépôt, 9967, 1ère lect., 9967; discussion, 12276; 3e lect. et adoption, 12288.
Marquage des fruits: discussion des articles, 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Epizooties: dépôt, 9497; 1ère lect., 9898; 2e lect., 9898 et adoption.
Instruction agricole: dépôt et adoption, 2204.
Loi des inspections et de la vente; 1ère et 2e lect. et adoption.
Marquage des fruits; dépôt, 9614.

RAPPORTS.

Agriculture, 83.
Fermes expérimentales, 1438.

QUESTIONS.

Aide à l'agriculture, 7684.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Commission de conservation, 8896.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Directeur vétérinaire général à Halifax, 9110.
Distribution du volume *Mauvaises Herbes*, 636.
DuVernet, Dr, 8701.
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Enseignement professionnel, 980.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Fermes expérimentales de Kentville, N.-E., 7155; Sainte-Anne de la Pocatière, 8897.
Fredericton.—Achat de terrain, 633.
Graines de semence pour Québec, 8894-5.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Liste d'adresses postales du ministère du l'Agriculture, 636.
Population du Canada, 979.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Station agronomique de Sainte-Anne le la Pocatière, 8034.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Traitement de la tuberculose, 1595.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur) *Richelieu.*

Présentation, 4.

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 524.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4850, 5769.

DOCUMENTS.

Bardier, Paul, 8365.
Blais, M.-C., 7606.
Cournoyer, Pierre, 4019.
Hus, Mlle Paul, 8365.
Jackson, J.-S., 6944.
Nomination de capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Nominations des capitaines de remorqueurs, 7437.

MOTIONS.

Hus, Mlle Paul, (en suspens), 7850.

QUESTIONS.

Maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 3524.
Usines de Sorel, 8116.

CARRICK (John-James) *Thunder Bay—Rainy River.*

PROJETS DE LOI.

Manitoba—Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.

CARROLL (W.-F.) *Cap-Breton-Sud.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3204.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians. 6877.
Grève sur le C.P.R., 2029 et suiv.
Interprétation du règlement de clôture, 9853.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1862.
Loi des Banques, 10384 et suiv.
Macdonald, Alexander, 1022.
McNeil, Lauchlin, 863.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8610.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.
Remise de droits sur rails d'acier, 7074.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Brevets d'Otto Barnett, 11721.
Code criminel, modification du—(art. 27—Avis d'appel), 11950.
Forces navales de l'empire, 5916, 9718, 10273.
———Amendement, 10276.
Loi des Postes, 12262.
Power, Lenore, 12081

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11117.
Chemin de fer Intercolonial, 6992.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, 8959.
Gabarus, havre de, 11800.

CARROLL (W.-F.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Marine et Pêcheries: adm. centrale, 11023 et suiv.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11113.
Pilotage, etc., 11118.
Taux de transport sur l'Intercolonial, 11221.

DOCUMENTS.

Améliorations sur la rivière Mira, comté de Cap-Breton, 4019.
Demande de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans Sydney, N.-E., 4019.
Gallinan, Mlle Annie, 2472.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Lewis, Gertis, Mlle, 2472.
———W.-W., capitaine, 2472.
Ligne ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, 1030.
Lunay, R., 1583.
McDonald, Jos., 2472.
McGillivray, Angus, 2472.
McKinnon, M.-J., 6943.
McLean, John, 1030.
McMullen, Joseph, 2472.
Mitchell, Frederick, 2472.
O'Neil, Freeman, Dr, 2472.
Pope, capitaine, 2472.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Témoins dans enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse par le commissaire Duchemin, 9495.
Wilcox, P.-J., 6943.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Réclamations des facteurs, 11603.

INTERPELLATIONS.

Grève des photograveurs, 7948.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire—Amendement, 10276—Rejeté, 10295.
Motion d'ajournement, rejetée, 7980.

QUESTIONS.

Forges Polson, 8886.
Gallivan, Mlle Annie, 715.
Gardien du signal de brume de l'île Seatarie, 643.
Lewis, Mlle Gertie, 715.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.

CARVELL (Frank-Broadstreet) *Carleton, N.-B.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6909.
Amélioration des grandes routes; amendements du Sénat, 12365 et suiv.
Appointements des juges des cours de comtés, 8284.
Baldwin, Eugene O., 8252.
Budget général, 10751 et suiv., 10831 et suiv.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3467.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Classement du personnel des Communes, 12311 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 1156, 1336.
Convention commerciale avec les Antilles, 917, 8992, 9053.
Discours sur l'adresse, 224.
Divorce de Farny-Maria Gogarty, 6941.
Encouragement de l'agriculture, 8319.
Forces navales de l'empire, 3645, 3671.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6892.
Grève sur le C. P. R., 2008 et suiv.
Interpellation du règlement de clôture, 9862 et suiv.
Landry, André, 6785.
Ligne d'Andover à St-Jean, N.-B., 12011.
Loi des Banques, 197, 1983.
Loi des Juges, 11964-78.
McNeil, Lauchlin, 864.
Miller, R.-C., 3803.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7712, 8545.
Présidence du comité, 6191.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, 9161.
Protection des douanes et des pêcheries, 3403.
Question de procédure, 6141, 6173.
Renvois à Deschambault et à Arichat-Ouest, 850.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Service postal transtlantique, 7421.
Traité anglo-japonais, 7164.
Taux de transport dans l'Ouest, 9214.

Discussion des articles :

Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 4106.
Avancement de l'instruction agricole; amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Brevet de Maurice Delvigne, 11334.
Brevets de F. J. Newman, 4456.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4541.
Code criminel, modification, 11952, 11958.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3046, 3067, 3422, 3469.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6833.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Forces navales de l'empire, 4425, 4577, 5302, 5339, 5389, 5826, 7576, amendement, German, 9510, 9606, 9709, 9847, 10267, 10261.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4557.
Loi des Banques, 10377, 10575, 10648.
Pacific Eastern Mortgage Co., 9358.
Power, Lenore, 12084.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9228.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12223.
Tarif des douanes, 11789.
Transcontinental national, 3457.
Traité anglo-japonais, 7295; 3e lect. et amendement Oliver, 7364.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides :

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Industrie du bétail, 10697.
Allocations pour la milice, 11326, 11338.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11828.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Commission de conservation, 6664.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11345.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
———Nouvel édifice public, 11505.
Freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Gouvernement civil.—Ministère de la Milice et de la Défense.—Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11891.
Impression des billets fédéraux, 6789.
Intercolonial:
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby jonction, 11165.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Protection des voies publiques, 11201.
———Renforcement des ponts, 11157.
———Voie de Dartmouth à Dean, 11235.
Intercolonial et Transcontinental, 7032.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
———Casuelles, 12401.
Milice et Défense.—Appointements, 6928-9.
Monnaies étrangères, etc., 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11485.
Transcontinental national, 11450, 11528, 11549.

DOCUMENTS.

Améliorations projetées du port de Québec, 9494.
Armstrong, Arthur, 1579.
Augmentation du salaire de M. Sévigny, à Montréal, 2476.
Bohan, John-W., 1579.
———Mary-A., 1579.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Correspondance entre département des postes et Allyn Taschereau, *re* achat de nouveaux cadenas, 7159.
Dow, Newton-S., 1579.
English, Samuel, 1582.
Fleming, John-Y., 1579.
Hemphill, Oliver, 1579.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petawawa, 6943.
Kavanagh, C., 1583.
Lafferty, Edward, 1579.
McDonald, M., 8987.
McGaffigan, Denis, 1579.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Meagher, Matthias, 1579.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont, nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Osage—Maître de poste renvoyé, 11909.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6708.
Caron, J.-B.-T., 11202.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, 11856.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Observations sur un fait personnel, 6248.
Question de règlement, 3161.
Richards, Stephen-C., 11084.
United Shoe Machinery Co., 12006.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles; amendement, 8997; rejeté, 9064.
Encouragement à l'agriculture; amendement à l'art. 3, 8347; rejeté, 8759.

PROJETS DE LOI.

Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Van Buren Bridge Company; dépôt et 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.

QUESTIONS.

Achat de terrains à Fredericton, 633.
Achats du ministère des Postes, 9482.
Asselin, Olivar, 602.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Cadenas breveté, 7245.
———De sacs à dépêches, 7837-8.
———Postaux, 9870.
———Pour sacs à lettres, 6946.
———aux dépêches, 8594-5.
———de dépêches, 9481.
———du courrier, 7426-8.
Capitaine du Port de Montréal, 10122.
Chemin de fer du lac Saint-Jean, 633.
Contrat signé avec *La Patrie* au sujet d'impressions, 8699.
Destruction d'un pilier à Fredericton, 7246.
Entreprise accordée à l'Ontario Equipment Company, 8356.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Laforce, J.-E., 3222.
McAllister, Charles, nomination de, 11908.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Receveur de la poste à Saint-Fabien, comté Rimouski, 4017.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Réparations de cadenas, 9481.
Ressorts métalliques, 8894.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Services des travaux des chemins de fer, 604.
———Du courrier entre Florenceville et Upper-Wicklow, 7843 ; à Bonna, 7844.
Service postal entre Bay-Side et St. Andrews, 7844.
———Florenceville et Upper-Wicklow, 7843.
Sévigny, Eugène, 629.
Southampton.—Cie du chemin de fer de, 10711
Standen, J.-R., 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Transcontinental.—Ateliers, 10233.
Travaux d'impressions de *La Patrie*, de Montréal, 8357.

CASH (Edward-L.) *Mackenzie.*

DOCUMENTS.

Mackenzie, destitutions dans, 687.
Morrison, William, 2327.

PROJETS DE LOI.

Manitoba et Northwestern, chemin de fer—1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.

QUESTIONS.

Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Yorkton.—Inspecteurs de homesteads, 1036.

CHABOT (Jean-Léo) *Ottawa.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Canadian Medical Protective Association, 3509, 3966.

MOTIONS.

Canadian Medical Protective Association.—Amendements, 3994.

PROJETS DE LOI.

Canadian Medical Protective Association.—
———Dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455.

CHARLTON (William-Andrew) *Norfolk.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 10341.
Royal National Sanitarium Association, 982.

DOCUMENTS.

Birks, H., 1583.

INCIDENTS.

Royal National Sanitarium Association, 982.

CHISHOLM (Alexander-W.) *Inverness.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1868.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5561.

CHISHOLM (Alexander-W.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Construction de feux et balises, 11116.
Embranchement Orangedale — Chéticamp, 11231.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Hôpitaux de marine, 11123.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.

DOCUMENTS.

Aucoin, Charles-E., 2473.
Bourinot, John-C., 6465, 8988, 11136.
Cameron, Maggie Mme, 7159.
Chéticamp.—Percepteur des douanes, 8988.
———Station de sauvetage, 9870.
Chisholm, A.-A., 2474.
———John-B., 6465.
Finlay-Point.—Quai, 9870.
Fraser, David, 2473.
Gollis, Allen, 2473.
Grnad-Etang.—Havre, 1032.
Hants, destitutions dans le comté de, 4576.
Inverness—Lignes télégraphiques, 1032.
———Salle d'exercices, 9870.
Lawrence, W.-S., 1033.
Mabou.—Amélioration du havre, 7606.
Macdonald, Angus-B., 2473.
———D.-C., 2473.
———John-R., 1032.
McDonald, A.-G., 1033.
———Donald-D., 1033.
McDonnell, John, 7606.
McEachern, Dan., 2473.
McIsaac, Colin, 2475.
McKay, D.-R., 2473.
McKenzie, J.-A., 1580.
McLaughlam, D., 1033.
McLean, Charles, 2473.
———D.-F., 2475.
McLennan, John-R., 2480.
McLeod, Havelock, 2473.
McPhail, John, 2473.
McQuinn, Alex., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Muce, M., 1033.
Rankin, Mme Sarah-C., 7607.
Service de bateaux à vapeur entre Mulgrave et Chéticamp, N.-E., 7159.
Shaw, David, 2473.
Walsh, J., 1582.

QUESTIONS.

Commission consultatives des pêcheries, 3526.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Port-Hawkesbury, édifice public, 11504.
Port-Hood, dragage, 1779.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8897.

CHISHOLM (William) *Antigonish.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 759.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Election d'Antigonish, 10484.
Forces navales de l'empire, 4271.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9126, 9128, 9142.
Loi des Juges, 12149.
Macdonald, Alexander, 1007.
McNeil, Lauchlin, 852.
Présidence du comité, 6214.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, 3391, 3436.
Rentes viagères de l'Etat, 9886.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8378.
Forces navales de l'empire, 4656, 5059, 9471, 9501.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12245.

Discussion des subsides:

Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418 et suiv.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8980.
Edifices publics d'Ottawa, 12472 et suiv.
Employés de l'accise, 11849.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11803.
Postes.—Service extérieur, 11761, 12448.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Amélioration du port, 11807.

DOCUMENTS.

Armstrong, James, 894.
Boyd, Angus, 893.
Chisholm, A.-G., 893.
———Daniel, 2471.
Courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, 10436.
Crespo, Jeffrey, 893.
Decoste, Patrick, 685.
Destitutions dans le comté d'Annapolis, N.-E., 4573.
Etats de comptes pour enquêtes tenues par Duchemin dans Antigonish, 3559.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Gass, Charles-L., 3558.
Irish, Fred.-R., 8902.
Kinney, Allan, 893.
Landry, William, 894.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Macdonald Colin, 902.
———John-A., 1030.
———John-R., 893.
Magasin de la 18ème batterie d'artillerie à Antigonish, 900.
Mayotte, Hubert, 893.
McAdam, Alex.-A., 2471.
———Hugh-R., 4020.
McDonald Dougald, 893.
McDonald, John-H., 3557.
McDonnell, John, 893.
McInnes, D.-A., 894.
McLean, John-J., 893.
McNeil, Lauchlin, 852.
Melancon, John, 894.
Merrifield, John, 2326.
Municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guyborough et de St. Mary, 1580.
Pomket-River.—Bureau de poste, 894.
Sears, Thomas-J., 2470.
Stewart, James, 900.
Transport du courrier.—De la gare au bureau de poste de Linwood, 2475.
———Entre Antigonish et Livingstone-Cove, 900.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, 900.
Transport du foin sur l'Intercolonial dans Antigonish, 4019, 4573.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11856.
Deldrey, Moses, 11853.
Facteurs ruraux, 11745.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Macdonald, Dougald, 12456.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McMillan et Delaney, 12457.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Rectification au compte rendu, 10715.
Service du courrier entre Beauly et Saint-André, 11763.
Transport de la malle.—Linwood, 11762.
———Livingstone-Cove et Antigonish, 11764.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Intercolonial.—Transport du foin, 2731.

MOTIONS.

Censure contre l'hon. M. Rogers, 10485; rejetée, 10549.

QUESTIONS.

Antigonish, crédits pour le comté, 2437, 2690, 3665.
———Inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———Service du courrier dans le comté, 3280.
Arisaig.—Directeur de la poste, 2437.
Commission biologique, 3668.
Crispo, Jeffrey-M., 3524.
Fraser, Alex., 12448.
Grosvenor.—Courrier, 10708.
Intercolonial.—Destitutions, 9489.
———Embranchement de Country-Harbour, 2481.
———Transport du foin, 1034, 3276.
Irish, Fred.-R., 12448.
Kentville.—Edifice public, 3127.
Landry, Adolphe, 1393.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
Port-Hood, travaux, 974.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10707.
Tracadie.—Homarderie, 980.

CLARK (Hugh) *Bruce-Nord.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10421 et suiv.

MOTIONS.

Dépôt d'un bill modifiant la Loi des élections fédérales.—Adoptée, 8699.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Imperial Traction Company; 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Modification de la Loi des élections fédérales; dépôt et 1ère lecture, 8699.

CLARK (Michael) *Red-Deer.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6183 et suiv.
Amélioration des grandes routes, 8425.
———Amendements du Sénat, 12334 et suiv.
Avancement de l'instruction agricole, 8294.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12508 et suiv.
Budget général, 10762 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12309 et suiv.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1555.
Convention commerciale avec les Antilles, 2072.
Création d'un système de crédit agricole, 3258.
Forces navales de l'empire, 1221, 4129.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Immigrantes.—Protection des, 12522.
Loi des Banques, 2547.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8672.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Question de procédure, 6168 et suiv.
Remise de droits sur rails d'acier, 7076.
Rentes viagères de l'Etat.
Taux de transport dans l'Ouest, 9206.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274.

Discussion des articles :

Colis postaux, 12173.
Convention commerciale avec les Antilles. 2154.
Forces navales de l'empire, 4450, 4491, 4621, 4666, 5075, 5089, 5579, 7536, 7562, 9401 9658 et suiv.
Traité anglo-japonais, 7370.

Discussion des subsides :

Postes.—Service extérieur, 11735.

DOCUMENTS.

Bowman, Charles-Arthur, 686.
Wright, C., 1584.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 6468.
Forces navales de l'empire, 5449 et suiv.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6634.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Question de privilège, 10236.
Question de règlement sur le mot "obstruction", 6645.

INTERPELLATIONS.

Shantz, David, 6955.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer central de l'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 2203.

CLARKE (W.-A.) *Wellington-Nord.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Discussion des subsides :

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8981.

CLEMENTS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

DÉBATS.

Remise de droits sur rails d'acier, 7080.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10557 et suiv.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer Pacific Hudson Bay, 1ère lect, 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.

COCHRANE (Hon. Francis) *Nipissing-Ouest.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8416, 12322.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 734, 793, 8367.
Calgary-Fernie, Cie du chemin de fer, 12029.
Déplacement des gares terminus, 7944.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2052.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Intercolonial et Vale-Nord, 955.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1791, 8792, 9113.
Loi des Chemins de fer, 9967 et suiv.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
Northern New-Brunswick and Seaboard Ry. Co., 12008.
Subventions au Canadian Northern, 12033, 12128.
Tarifs des messageries, 3556.
Terrains à Saint-Pierre, N.-E., 990.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Transport des marc. par l'Intercolonial, 956.
Uniformité des tarifs de transport, 11285.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823, 8834.
Canadian-Northern.—Lignes d'embranchement, 3516.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Chemin de fer Central de Nipissing, 8827.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4503, 4525.
Cie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3119.
Cie du chemin de fer Canadian-Western, 4553.
Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 3456.
Pont à Burrard-Inlet, 12030.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219.
Transcontinental National, 3457.

Discussion des subsides:

Block System, 12436.
Canal de la vallée de la Trent, 11584.
Chemin de fer de l'I.-P.-E., 12438 et suiv.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417 et suiv.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Dépenses pour causes devant commission des chemins de fer, 11635.
Embranchement Courtenay-Bay, 12437.
———Orangedale—Chéticamp, 11231.
Embranchements.—Frais d'exploitation, 12447.
Enquête sur le Transcontinental, 7018.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Gare Centrale du G.-T.-P., à Québec, 12413.
Halifax.—Eclairage des wagons, 12436.
Intercolonial, 6442, 6446, 6957, 11642.
———Agrandis. du réseau.—Crédit supplémentaire, 12437.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Jonction, 11163.
———Freins à air, 11154.
———Gare à Bathurst, 12436.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———Matériel roulant, 11219.
———Tête de ligne à Halifax, 11208.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Moncton.—Elimination des passages à niveau, 12437.
Pont de Québec, 11577.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
Pugwash.—Embranchement, 12437.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Transcontinental.—Exploit. entre Moncton et Edmonton, 12447.
Transcontinental national, 7014, 11416, 11531.
Transcontinental.—Terminus à Québec, 7015.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.

DOCUMENTS.

Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive; dépôt, 8375.
Mémoire *re* mise au service par la commission du Transcontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11187.
Canal Saint-Pierre, 6828, 11622.
Canal Welland, 11621.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11188.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1440.
Port de Souris, 11634.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Taux de transport dans l'Ouest, 9190.
Terminus d'Halifax, 7147.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8599.
———Travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission du Transcontinental, 9365.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7046.
———Transport du foin, 2732.
Manitoba North-Western, 12026.
Nomination de Gutellius, 9365.
Subventions aux chemins de fer, 11791.

MOTIONS.

Amendement de l'article 8 du bill des subventions au Canadian Northern; adopté, 12190.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Comité gén. pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto; adoptée, 11390.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Résolution pour extension du réseau du chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Subventions au Canadian Northern, 3e lect., 12191; adoptée, 12204.

PROJETS DE LOI.

Amélioration des grandes routes:
———Dépôt et, 1ère lect., 967.
———2e lect., 8416.
———Discussion générale, 8416.
———Amendement Laurier, 8422.
———Reprise de la discussion, 8770.
———Motion adoptée et bill lu pour la 2e fois, 8790.
———Discussion reprise, 8823.
———Discussion reprise (art. 6), 8833.
———Amendement Guthrie, 9072; rejeté scrutin: 83 à 43, 9103.
———3e lect., 9072; adoption, 9105; scrutin: 83 à 44, 9106.
Amendement du Sénat au bill des grandes routes; motion de renvoi du 1er, 12322; adoptée, 12374.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 794; 1ère lect., 794; 2e lect. et disc. en comité général, 8367; amendements adoptés, 3e lect. et adoption, 8416; amendement du Sénat, adopté, 10357.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976, 10103; disc. des articles, 10202; 3e lect., 10226; adoption, 10226.
———Amendement du Sénat, motion de renvoi, 12375; adop., 12384.
Chemin de fer Nord-Canadien, comité général, 4500.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3457.
Cie du G.-T.-P., dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 2e lect. et disc., 12204; rapport du bill, 12211.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204
Subventions au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Terminus de Toronto, dépôt et 1ère lect., 11390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, disc. en comité, 732, 780; 1ère et 2e lect. et adoption, 794.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., dépôt, 8791; disc. reprise, 9112; amend. Cochrane, 9113; retirée et remplacée par une autre, 9127; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 9147.
Loi des chemins de fer, dépôt, 9614; adoption, 9976.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer d'Erié à London et Tillsonburg, 12025.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, 12030; adop. 12033.
Subventions à la Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, disc. reprise, 12086.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tillsonburg et Embro, 12025; adoptée.
Subventions au chemin de fer Canadian Northern, dépôt, 12033; amendement German, 12103; rejeté, 12116; rapport et 1ère lect., 12131; 2e lect. et adoption, 12140.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, disc., rap., 1ère et 2e lect., et adoption, 12144.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton, adoptée, 12026.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Mooseje w vers le nord; adoptée, 12026.
Subventions aux chemins de fer, dépôt, 11647; 11657; 11654; 12007; adoptée, 12008.
Tarifs des messageries, amendement adopté, 3557.

RAPPORTS.

Chemins de fer et Canaux, 1119.
Commission des chemins de fer, 7ème rapport annuel, 1912.
Commission du Transcontinental, 1034.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Statistique des chemins de fer, 1584.
Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3220.
Statistique relative aux canaux pour saison de 1912, dépôt, 7041.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 2911.

QUESTIONS.

Alexander, Alexander, 1034.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Bac à vapeur pour l'Ile-du-Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile-du-Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer, 2228.
Balkam, M., I.-C., sur le Transcontinental, 8118.
Bateau transbordeur à l'Ile-du-Prince-Edouard, 979.
Blé passant par le Canal du Sault, 641.
Brennan, James-F., 8901.
Buckhorn, pont de, 2001, 3668.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Canadian Northern.—Chemin de fer, 12147.
———Rampes maximum, 11906.
Canal Chambly, 2800; surintendant, 11134.
Canal Rideau, 6452.
Canal Welland.—Surintendant, 952.
Chemin de fer:
———Atlantic, Quebec and Western, 4015.
———Atlantique-Supérieur, 2228.
———Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chisholm, Archibald, 9489.
Commissaires Gutelius et Lynch Stanton, 615.
Commission d'enquête *re* Transcontinental, 635.
Concrete Construction Ltd., 6452.
Construction du Canal Welland, 952.
Construction du Transcontinental, 3276.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2799.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2006.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gatros, N.-B.—Quai, 3279.
Gordon, John-A., 7606.
Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 613.
Gutelius, F.-P., 615, 8363.
Ile-Perrot.—Pont, 10233.
Inspection du chemin de fer Québec Saguenay, 1397.
Intercolonial:
———Achat de linoléum, 3526.
———Allume-feu, 977.
———Classification des employés, 8597.
———Commissaires, 9869.
———Destitution, 9489.
———Dimanches, 8362.
———Embranchements, 3225, 3667.
———Embranchement à Guysborough, 594.
———Embranchement de Country Harbour, 2482.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Employés à Stellarton, 5320.
———Employés d'ateliers, 5321.
———Fonctionnaires, 951.
———Gardien de gare à Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
———Gestion, 642.
———Glace, 1786, 2062.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Installation du gaz aux ateliers, 3225.
———Lavery, P., chef-cantonnier, 11906.
———New-Glasgow, 952.
———Salaire, 6457.
———Service, 8891.
———Station à Saint-Edouard, 952.
———Station à Trenton, 952.
———Suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———Terminus d'Halifax, 613.
———Traverses, 2230.
———Tronçon à Dorchester, N.-B., 2224.
———Voitures à marchandises, 1179.
———Uniformes d'hiver des employés, 2799.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Landry, Adolphe, 1393.
Lynch, Stanton, G., 615.
Michaud, J.-A., 8891.
Morin, Esdras, 973.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ocean Limited, 1398.
Patterson, Charles, 1599.
Pelletier, J.-H., 951.
Pictou.—Marchandises transportées à, 1181.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Retards dans le dépôt des documents, 3286.
Sayabec.—Gare, 2228.
Service des travaux des chemins de fer, 605.
Southampton.—Cie du ch. de fer de 10711.
St. Peters, chenal, 981.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.
Tarif des messageries, 9612.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 635, 4016, 4190.
Transbordement des wagons sur l'Ile-du-Prince-Edouard, 9484.
Transcontinental, 645, 6451, 6452.
———Ateliers, 10233.
———Compte du capital, 9488.
———Division Moncton-Edmonton, 2001.
———Gare à Québec, 6459.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transcontinental.—Lévis à Montréal, 596.
———Terminus à Québec, 595, 8035.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3277.
Tye, W.-F., 615, 1393.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.

COCKSHUTT (William-Foster) *Brantford.*

DÉBATS.

Budget général, 10799 et suiv.
Forces navales de l'empire, 1659.
Loi des Banques, 10430, 10658.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9753.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.

CODERRE (Hon. Louis) *Hochelaga.*

Présentation de l'hon. M. Louis Coderre, 288.

DÉBATS.

Discussion des articles:

Archives publiques, 12288.

Discussion des subsides:

Législation.—Impressions, etc., 6933.

INCIDENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Motion Gauthier *re* l'hon. L. Coderre, scrutin, 6356.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques, 2e lect. et discussion, 12288; 3e lect. et adoption, 12290.

RAPPORTS.

Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.

QUESTIONS.

Achat de wagons particuliers, 815.
Amélioration des grandes routes, 816.
Auditeur général, 9483.
Automobiles de l'Etat, 1178-79.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Service du transport des dépêches, 8893.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
Canadian Biscuit Co., 4565.
Canadian Northern.—Statistiques, 11904.
Champagne, A.-G., 10710.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Coast Guard, le journal, 1588.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission du service public, 1788.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.

CODERRE (Hon. Louis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Contrat signé avec *La Patrie*, au sujet d'impressions, 8700.
Conway, M.-V., 7436.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
Dominion Steel Works, 11901.
Dorsett, W.-E., 1183.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Forges Polson, 8886.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraser, famille, 9484.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gunhild, 1785.
Histoire officielle du Canada, 975.
Ile-Verte.—Quai, 1788.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Intercolonial:
———Lignes d'embranchement, 2000.
———Section à l'est de Grand-Narrows, 3524.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Lane, C.-S., 1596.
Lavoie, Louis, 2797.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Lord, Dr, 11905.
Lorne-Valley, I. P.-E.—Service du courrier, 8898.
McGrath, E.-A., 7605.
McLeod, John S.-F., 8898.
Montréal.—Bureau de l'Etat, 2227.
———Ponts, 2436.
Morin, David, 1784.
Parsboro.—Edifice public, 1187.
Port-Hood.—Dragage, 1779.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Québec:
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 1779.
———Central, 1783.
———Railway Light Heat and Power Coy., 1779.
Ressorts métalliques, 8894.
Riverside, Sask.—Pont, 6946.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Sackville, N.-B.—Quai, 3683.
Saint-Pierre.—Canal, 815, 981.
———Port, 1594.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Selkirk.—Election, 1981.
Simard, Arthur, 3223.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Trois-Rivières.—Service de la poste, 8900.

CROCKET (Oswald-Smith) *York, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3707.
Miller, R.-C., 3801.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3959.
Association protectrice des médecins canadiens, 3967.

CROCKET (Oswald-Smith)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Meek, Frank-William, 12080.
Power, Lenore, 12083.
Richard, Ambrose-D.—Brevet de, 3956.

PROJETS DE LOI.

Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.

CROMWELL (Frederick-Robert) *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson) *Elgin-Ouest.*

DÉBATS.

Devereux, Charlotte, 6913.
Forces navales de l'empire, 3865.
Grève des photograveurs, 7965.
Grève sur le C. P. R., 2013 et suiv.
Immigrants.—Protection des, 12524.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8538.
Primes aux volontaires, 9160.
Réserve indienne de Kitsilano, 8729, 11149.

Discussion des articles:
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6840.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11388.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration.—Frais généraux, 11882.
Immigration chinoise, 11893.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Sauvages.—En général, 11898.
———Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11897.
Travail.—Législation ouvrière, 12485.

INCIDENTS.

Dépôt d'un document, 9364.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explication sur un fait personnel, 3566.
Grève de Porcupine, 2167.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Question personnelle, 5964 et suiv.

INTERPELLATIONS.

Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Demande de rapports, 12150.
Destitution de l'inspecteur Sharp, 8353.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Règlements des ranches, 7046.
United Shoe Machinery Co., 12006.

PROJETS DE LOI.

Allocation à Melle Hutchinson 2e et 3e lect. et adoption, 11985.
Alloc. des terres féd. aux soldats.—Dépôt, 10987.
Primes aux volontaires.—Dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.
Réserves forestières et parcs fédéraux.—Dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e l. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Zone du chemin de fer.—Dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adopt., 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Allocation à Mlle Hutchinson.—Dépôt, 10352; 1ère et 2e lect. et adopt., 10987.
Primes aux volontaires.—Disc. en comité général, 9160; résolution adoptée, 9176.

RAPPORTS.

Commission d'éducation technique, 12269.
Coût de la vie, 6825.
Rapport du vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, 6505.
Travail (dépôt), 209.
Tribunaux de conciliation, 209.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 11120.
Arpentage d'un township de l'Ouest, 9489.
Bande de sauvages de Côté, Sask., 8887.
Bureaux de conciliation, 712.
Cherté de la vie, 2224.
Cléroux, Amédée, 7606.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Conditions des classes ouvrières, 1712.
Demande de documents, 7249.
DeVarennes, Dr Jos., 6463.
Différends industriels, 1035.
Douglas, Harvard, 7434.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Emigration du Canada, 4571.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Ferme expérimentale à New-Carlisle, 7605.
Gazette du Travail.—Correspondants de, 822.
Gray, Ambrose, 11906.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Hazell, F., 7435.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
Inspecteurs de homesteads à Medicine Hat, 9487.
Inspecteurs des agences des sauvages à Vernon, C.-B., 4562.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Loi des différends industriels, 3286.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10124.
Manly, H., 6463.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11581

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Employés du bureau des terres, 11134.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve de Doancaster, 4564.
———de Police-Point, 6454.
———forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Roy, Fred.-A., 11526.
Smith, Jacob-K., 11521.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Ullyott, G.-M., 6464.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.

CRUISE (Robert) *Dauphin.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 204, 209.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5045.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455, 26616.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Terres marécageuses du Manitoba 4013.

CURRIE (John-Allister) *Simcoe-Nord.*

DÉBATS.

Budget général, 10863 et suiv.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3492.
Loi des Banques, 1315, 2383.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10019.
Travaux de la Chambre, 2347.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4430.

Discussion des subsides:

Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11482.
Travaux de dragage, 6605.

INCIDENTS.

Question de privilège, 152.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northern Ontario Railway Company, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville, 1ère lect., 2186; 2e lect., 2372.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Modifiant le Code Criminel: dépôt, 85, 1ère lect., 86.
Naturalisation.—Dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Toronto Terminal Railway Company, 1ère lect., 10103; 3e lect., 11062.

DAVIDSON (Avard-L.) *Annapolis.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6870, 6897.
Macdonald, Alexander, 1019.
McDonnell, John, 8392-8396.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4440.

INCIDENTS.

Conduite de M. Duchemin, 11099.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
O'Brien, Michael, 11099.

DELISLE (Michel-Siméon) *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Bellemare, Wilfrid, 4755.
Révocations à Portneuf, 965.
Thibaudeau, Ulric, 4575.

QUESTIONS.

Bellemare, P., 4572.
Chateauvert, Georges, 646.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Commission de conservation, 8896.
Filteau, J.-A., 644.
Grondines.—Service téléphonique, 4016, 7844.
Houle, Emile, 2440.
Lord, Dr, 11905.
Mayrand, Eugène, 2440.
Nouvelle.—Service postal, 630.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Perron, Joseph, 645.
Portneuf, destitutions de télégraphistes, 6949.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2239.
Sauvageau, Joseph, 2446.
Sauvageau, Ludger, 645.
Saint-Basile.—Service postal, 629.
Tarif des mandats-poste, 8899.

DEMERS (Marie-Joseph) *Saint-Jean-Iberville.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 476.
Forces navales de l'empire, 3303.
Loi des Banques, 1981.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8015.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4923, 5860.

DOCUMENTS.

Chagnon, François, 2475.
Fonctionnaires de Saint-Jean d'Iberville, destitués, 902.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lord, Joseph, 2475.
Scott, E., 1583.

INCIDENTS.

Barsalou, Joseph, 11781.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.

QUESTIONS.

Canal Chambly, 2800.
Chagnon, François, 650.
Champagne, A.-G., 10710.
Déland, A.-N., 647.
Fonctionnaires douaniers à Noyan, 632.
Lord, Jos., 650.
McGee, James-A., 2005.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.

DEVLIN (Emmanuel-B.) *Wright.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12360.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Forces navales de l'empire, 2572.
Hôtel de la Monnaie, 8911.
Miller, R.-C., 3839.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7896.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.
Obligations du G.-T.-P., 1619.
Question de procédure, 6165.
Règlement de la Chambre, 6521.

Discussion des articles:

Canal de la baie Georgienne, 2662.
Convention commerciale avec les Antilles, 2102, 2127, 2155.
Forces navales de l'empire, 4792, 5502, 5963 et suiv.

DOCUMENTS.

Commissions, 898.
Destitutions dans le comté de Wright, 685.
Dragage de la rivière Ottawa, 668.
McDermott, J., 1583.

INCIDENTS.

Advocate, goélette, 1192.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Pas de quorum, 4784.
Usage de la langue française dans la Chambre, 4792.

INTERPELLATIONS.

Chartier, Léon, 8037.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.

MOTIONS.

Résolution relative au canal de la baie Georgienne, 2693; adoptée, 2728.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Compagnie électrique de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc. et rapp., 3122; 3e lect., 3173.

DEVLIN (Emmanuel-B.)—*Suite*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Canal de la baie Georgienne, 2693.

QUESTIONS.

Advocate, goélette, 1601.
Bureaux de poste du comté de Wright, 596.
Cherté de la vie, 2223.
Condition des classes ouvrières, 1782.
Distribution de cadenas dans le comté de Wright, 8117.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Quai de Hull, 596.
Receveur de la poste à Aylmer, Qué., 8359.
Service de courrier entre South-Onslow et Quyon, 6461.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph) *Montréal, Sainte-Anne.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Landry, André, 6774.
Loi des Juges, 11960, 12148.
Loi des Pénitenciers, 11656.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Miller, R.-C., 3832.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7661.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10070.
Pomminville, Dr J., 963.
Protection des douanes et des pêcheries, 3405.
Révocations à Descousse et à Arichat, 938.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3958.
Association protectrice des médecins canadiens, 4002.
Code criminel, modification du:
———Article 3, (agents de la paix); adopté, 11939.
———Article 4, (armes dangereuses); adopté tel qu'amendé, 11940.
———Article 8, (séduction par un patron), 11941.
———Article 14, (refus de pourvoir), 11942.
———Article 15, (mari et femme; vol quand ils vivent séparément), 11946.
———Article 16, (fausses déclarations par écrit), 11946.
———Article 24, (arrestation, sans mandat, pour procurer des femmes), 11948.
———Article 25, (sommation ou mandat aux témoins), 11948.
———Article 26, (déposition par écrit ou en sténographie), 11948-9.
———Article 27, (avis d'appel), 11949.
———Article 29, (appel dans certains cas), 11957.
———Article 31, (déposition faite à instruction préliminaire lue comme preuve), 11957-9.
———Article 34 et amendement adoptés, 11959.
Cour d'échiquier, 3458.
Cour suprême, 8810.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829; amendement Guthrie à l'article 3, rejeté, 6844.
Loi des Juges, 12275.
Police fédérale, 8806.

Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—W.-M. Reade, 6490.
———Traitement du personnel, 11288.
Appel au Cons. Privé re mariages, 12398.
Commission anglo-américaine, 11324.
Ministère de la Justice.—Dépenses casuelles, 6482.
Pénitenciers, 6491.
———Colombie-Anglaise, 11317.
———Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11312.
Sous-ministre de la Justice, augment. du traitement du, 12385.

INCIDENTS.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Destitutions à Descouse.—Affaire Landry, 4060.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8039.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.
Uniformité des lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.
Chasse pélagique du phoque, 11645.
Code criminel, modification du.—Amendement à article 4, 11940.
Loi des Juges, 11527, 11985.
Loi des Pénitenciers, 11268, 11671.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, 6505-6.

PROJETS DE LOI.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Code criminel, modification du, 1ère lect., 10367; 2e lect., disc. des articles, 11939; 3e lect. et adopt., 11959.—Amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12493.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2ième délibération; amendements du Sénat adoptés, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lect., 8291; 2e lect. et disc., 8810; disc. des art., 10103; 3e lect. et adoption, 10116.—Amendements du Sénat adoptés, 10988.
Loi des Juges, 1ère et 2e lect., 11985; disc. en comité, 12148; 12275; 3e lect. et adoption, 12276.
Loi des Prisons et maisons de correction; dépôt, 11267; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Loi des Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lect., 11939.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adopt., 8809.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 6505; 1ère lect., 6506; 2e lect. et disc. des art., 6828; 3e lect. et adopt., 6844.

PROJETS DE RÉSOLUTION.
Cour suprême, traitement du registraire, dépôt, 8119; disc., 8281, 1ère et 2e lect. et adoption, 8291.
Loi des Juges, dépôt, 11526; disc. en comité, 11959; résolution adoptée et lue 1ère et 2e fois, 11985; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 12149.
Loi des Pénitenciers, dépôt, 11268; disc. en comité, 11656; 1ère et 2e lecture et adop., 11671.

RAPPORTS.
Justice, 151.

QUESTIONS.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Autorisation des compagnies, 616.
Avocats du ministère de la Justice à Québec, 7684.
Bonaventure, recenseurs du comté de, 2435.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Loi du Mariage, 594.
Maisonneuve, procès relatif à l'élection de, 3132.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3377.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Traitement des juges, 2061.

DONNELLY (James-J.) *Bruce-Sud.*

INCIDENTS.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603.

DOUGLAS (James-M.) *Strathcona.*

DÉBATS.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11724.
Loi des Banques, 2424, 10584.
Loi des Inspections et de la vente, 9953.

Discussion des subsides:
Allocations pour la milice, 11344.
Immigration chinoise, 11895.
Ouvrages de protection à Prince-Albert, 11832.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, 11320.

DOCUMENTS.
Révocations à Strathcona, 966.

INCIDENTS.
Travaux de protection à Edmonton, rive sud, 11832.

PROJETS DE LOI.
Foy, Ruby Christina, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

DOUGLAS (James-M.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.

QUESTIONS.

Bow, William, 1399.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Gratification de la campagne des Fenians, 2686.
Levi Lachlan, de Strathcona, Alta, 2686.
Mann, George-S., 652.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11521.
Orange, George, 2439.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.

EDWARDS (John-Wesley) *Frontenac.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8786, 9074.
Baldwin, Eugene-O., 8250.
Budget général, 10742, 10878.
Droit sur les machines à fossoyer, 6860.
Encouragement de l'agriculture, 8328.
Forces navales de l'empire, 1620.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6879.
Landry, André, 6809.
Loi des Banques, 10387.
Pollution des eaux navigables, 8878.
Primes aux volontaires, 9173.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8839.
Association protectrice des médecins canadiens, 3987.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Forces navales de l'empire, 4637, 4651, 9727.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11290.
Commission du Service Civil, 6676.
Fermes expérimentales, 10564.
Pénitenciers.—Saint-Vincent-de-Paul, 11303.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 4198.
McConville, Charles, 11306.
Questions de privilège, 8264.

QUESTIONS.

Eau potable pour le parlement, 2483.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier, 1180, 3277.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert) *Westmoreland.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6279.
Ajournement du comité, 6080, 6094, 6186.
Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12367.
Amendement du Sénat *re* chemins de fer de l'Etat, 12383.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Comité des banques et du commerce, 9108.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Déplacement des gares terminus, 7945.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2042.
Forces navales de l'empire, 4305.
Landry, André, 6806.
Lanigan, Ernest, 957.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9113.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1790.
Loi des Banques, 1298, 1306, 2485.
Loi des Juges, 11980.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8624.
Obligations du G.-T.-P., 1618.
Présidence du comité, 6208.
Règlement de la Chambre, 6358, 6510.
Service des phares et des côtes, 6400
Service de transport sur l'Atlantique, 9353.
Tarifs des messageries, 3532.
Taux de transport dans l'Ouest, 9239.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 991.
Traité anglo-japonais, 7401.
Traitement des juges, 6488.
Travaux de la Chambre, motion d'ordre, 3284.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3960.
Association protectrice des médecins canadiens, 3511, 3966.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4538.
Compagnie de navigation Richelieu Ontario, 3078.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3119.
Compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 3109.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3117.
Convention commerciale avec les Antilles, 2134, 2176, 2186.
Forces navales de l'empire, 4646, 5290, 5511.
Loi des Banques, 10396, 10606, 10977.
Loi des Postes, 12262.
Ordre indépendant des Forestiers, 7393.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12420.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8977.
Haut commissaire à Londres, 6654.
Marine et pêcherie.—Dépenses casuelles, 12399.

DOCUMENTS.

Acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, 1883.
Annulations de contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial, 3559.
Cochrane, G. H., 724.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Décrets du conseil relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Fourniture de l'eau à la station de Dorchester, 1883.
Kouchibougouac, N.-B.—Service de poste, 9494.
Lanigan, Ernest, 957.
McLaughlin, Elgin, 1581.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
O'Neil, Ellen Mme, 6618.
Préfet du pénitencier de Dorchester, 1882.
Pipes, A.-B., 1882.
Projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial, 2729.
Quai de Gatros, N.-B., 3670.
Quai de l'Intercolonial, 3275.
Renvois du scervice public ordonnés par l'administration dans le comté de Westmoreland, N.-B., 2729.
Tracy, M.-L., 3274.
Transport des journaux, etc, par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.

INCIDENTS.

Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Droits de circulation sur l'Intercolonial, 158.
Explications sur un fait personnel, 708, 1997.
Funérailles de l'hon. John Haggart, 6078.
Inspection gratuite du foin, 716.
Lanigan, Martin, 7853.
Observations relatives au règlement de la Chambre, 6596.
Prix du transport du foin, 903.
Rainbow, 10985.
Règlement de la Chambre, reprise de la discussion, 6546.

INTERPELLATIONS.

Commission royale d'enseignement technique, 9334.
Forces navales de l'empire, 4840.
Intercolonial,—Bureau administratif, 7045, 7083.
Lanigan, Martin, 6940, 12150.
Quai de Sackville, N.-B., 6702.
Travaux de la Chambre; documents, 3226.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement rejeté, 4002.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024; sous-amendement rejeté sur division, 9063.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Résolution concernant les tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.

PROJETS DE LOI.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Deslandes, George-Sentis, 1ère lect., 9364.
Tarifs des messageries, modifié et adopté, 3557.

Tarifs des messageries, 3532.

QUESTIONS.

Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428, 8593.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Carson, A.-B., 3224.
Elevage des animaux à fourrure, 2237.
Embranchements de l'Intercolonial, 3224, 3666.
Garde-pêche à Shédiac, N.-B., 3124.
Gestion de l'Intercolonial, 642.
Gutelius, F.-P., emploi de, 8363.
Installation du gaz aux ateliers de l'Intercolonial, 3225.
Intercolonial.—Achat de linoléum, 3526.
———Administration, 1180.
———Lignes d'embranchement, 2000.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Ocean Limited, 1196.
Percepteurs des billets sur l'Intercolonial, 2225.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Quai de Gatros, N.-B., 3279.
———Richibouctou, 9488.
———Sackville, N.-B., 3662.
Receveur des postes à Ammon, N.-B., 12291.
Transcontinental.—Division Moncton-Edmunston du, 2001.
Tronçon de l'Intercolonial à Dorchester, 2224.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799
Wagons sur l'Intercolonial, 2225.

SCRUTIN.

Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement rejeté, 52 à 90, 9064.

ETHIER (Joseph-Arthur-Calixte) *Deux-Montagnes.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5010, 9748.

DOCUMENTS.

Courriers de malle dans Deux-Montagnes, 1582.
Gardiens de phares dans Deux-Montagnes, 1582.
Lacroix, Edmond, 8365.
Larocque, Rodrigue, 8365.
Maîtres de poste dans Deux-Montagnes, 1582.
Sauriol, M., 1584.

INCIDENTS.

Observation sur un fait personnel, 6246.
Réclamation de Mme Laberge, 813.

QUESTIONS.

Histoire officielle du Canada, 975.
Lacroix, Edmond, 7435.

FORGET (Sir Rodolphe) *Charlevoix et Montmorency.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 486.

Discussion des articles:
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3085.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 2328.

FORGET (Sir Rodolphe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Association des comptables canadiens, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3902; rapport, 3905; discussion reprise, 3958, 4106; 3e lect. et adoption, 6393.

FORTIER (Edmond) *Lotbinière.*

DOCUMENTS.

Abel, Philéas, 11137.
Daigle, Napoléon, 11137.
Employés publics dans Lotbinière, 834.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Bergeron, Charles, 9489.
Bernard, Edmond, 9482.
Construction de quais, 9111.
Daigle, Napoléon, 9111.
Demers, Gédéon, 9111.
Doré, François, 9111.
Gardien de phare à Boulard, 9111.
Graines de semence pour Québec, 8894.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, Omer, 9111.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Emilie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.

FOSTER (Arthur-DeWitt) *Kings, N.-E.*

DÉBATS.

Election d'Antigonish, 10551.
Loi des Inspections et de la vente, 9954.

Discussion des subsides:

Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12397.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11257.

INCIDENTS.

O'Brien, Michael, 11086, 11092.

QUESTIONS.

Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Camp d'Aldershot, 9480.

FOSTER (Hon. George-Eulas) *Toronto-Nord.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 906, 2064.
Forces navales de l'empire, 1401.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2096, 2168, 2193, 2195.

Discussion des subsides:

Commerce.—Elévateurs de têtes de ligne, 12461.

INTERPELLATIONS.

Détournement du trafic du grain, 2572.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Loi des Grains, 2063, 2570.
Taux océaniques, 2571.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 2e lect., 2064; adoptée, 2095.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., discussion générale, 2064; discussion en comité général, 2095, 2164, 2167; rapport, 2200.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 809; discussion, 906; rapport, 2e lect. et adoption, 929.

RAPPORTS.

Commerce, n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (Partie III), 1532.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Statistiques, 1532.

QUESTIONS.

Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1038.
Emplacements d'élévateurs de têtes de ligne, 637.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Loi des Céréales, 2485.
Merger de Québec, 1535.
Nombre de cultivateurs canadiens, 637.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

FOWLER (George-William) *King's-Albert.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 745.
Discours sur l'adresse, 338.
Loi des Juges, 11979.

Discussion des subsides:

Edifice public à Ashcroft, C.-A., 11824.

PROJETS DE LOI.

Brevet apparterant à l'hon. Ambroise Richard et autres, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; 2e et 3e lect. et adoption, 3956-8; amendements par le Sénat référés au comité des bills d'intérêt privé, 7931.

QUESTIONS.

Achats de meubles d'occasion, 9483.
Auditeur général, 9483, 10435.
Fraser, famille, nominations de, 9483.

FRIPP (Alfred-Ernest) *Ottawa.*

DÉBATS.

Pollution des eaux navigables, 8874.

Discussion des articles:

Code criminel, modification du, 11943, 11946.
Forces navales de l'empire, 9789.

FRIPP (Alfred-Ernest)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.

INCIDENTS.

Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa renvoyé au comité. Adopté, 11336.
Aqueduc d'Ottawa.—Adoptée, 8790.

PROJETS DE LOI.

Académie royale canadienne des arts, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Elau tein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8884; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434; renvoyé au comité des bills privés, 11336.
Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Compagnie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Compagnie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1412; 3e lect., 2617.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 1268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Lacey, Mabel, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Ottawa and Montreal Transmission Co., Ltd, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals Railway Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

GARLAND (William-F.) *Carleton, Ont.*

Présentation, 4.

QUESTIONS.

Commission des services administratifs, 8034.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
McGrath, E.-A., 7605.

GAUTHIER (Louis-Joseph) *Saint-Hyacinthe.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6354
Ajournement du comité général, 6107, 6122.
Discours sur l'adresse, 115.
Forces navales de l'empire, 1759.
Madification de règle 17 de la Chambre, 8105.
Question de règlement, 6110.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4781, 4785, 5720, 6122.

DOCUMENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, (dépôt), 6250.

GAUTHIER (Louis-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808, 6249.
Explication sur un fait personnel, 5808.

INTERPELLATIONS.

Question de privilège, 5319.

MOTIONS.

Enquête *re* l'hon. Louis Coderre, 6263; rejetée, 6356.

QUESTIONS.

Bourassa, Emile, 7431.

GAUTHIER (Louis-Philippe) *Gaspé.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1837.

PROJETS DE LOI.

Quebec Rapid Transit Coy., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.

QUESTIONS.

Gardien du phare de l'Ile-aux-Œufs, 9487.
Pelletier, Tancrède, 9487.

GAUVREAU (Charles-Arthur) *Témiscouata.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3502.
Encouragement de l'agriculture, 8335.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9123.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 1009.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Colis postaux, 12182.
Forces navales de l'empire, 4912.

Discussion des subsides:

Fraserville.—Améliorations au quai, 11846.
Intercolonial, 7012.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
Rivière-du-Loup.—Améliorations au quai, 11826.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.

DOCUMENTS.

Jarvis, W., 1583.
Lapointe, S., 8365.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., 11184.
Frénette, M., salaire de, 11864.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11863.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Laforce, J.-E., 11844.
Mailloux, Mme, de Fraserville, enquête, 11675.
Réponses longues à des questions, 3138.

GAUVREAU (Charles-Arthur)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Demande de graines de semence, 4415.
Martin, Elie, 11864.
Organisation de la milice canadienne, 5323.

QUESTIONS.

Amqui.—Service du courrier, 3133.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Collin, Joseph, 12146.
Dugal, G.-Alphonse, 4012, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraserville.—Port, 1038.
Giroux, Dr, 12146.
Hamel, Philippe, 1790.
Ile-Verte.—Quai, 1787.
———Service du courrier, 4570.
Intercolonial:
———Dimanches, 8362.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Glace, 1786.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Service, 8890.
Laferrière, J.-Alban, 3064.
Leclerc, J.-G., 1789.
L'Etoile, enquête sur le compte de Joseph, 2222
L'Islet:
———Agents douaniers du comté de, 2230.
———Bureaux de poste du comté de, 1784.
———Quai, 1783.
———Receveurs de la poste destitués, comté de, 1789.
Michaud, J.-A., 8890.
Milice canadienne, 4569.
Morin, David, 1784.
———Esdras, 973.
———Joseph, 2687.
Pelletier, J.-H., 951.
Pineault, Louis, 2693.
Quebec Central, le, 1783.
Saint-Eloi.—Courrier de, 1038.
Saint-Roch-des-Aulnaies:
———Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
———Fonctionnaires de l'accise, 827.
Service postal de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame du Portage, 3524.
Traitement de la tuberculose, 1594.
Trois-Pistoles.—Brise-lames, 11521.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier, 9486.
Vétérans du comté de Témiscouata, 712.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.

GERMAN (William-Manley) *Welland.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8457.
Amendement Maclean, résolution pour modifier règle 17 de la Chambre, 7917.
Forces navales de l'empire, 1333, 1340, 3616.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8803.
Loi des Banques, 1294, 2541.

GERMAN (William-Manley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Juges, 12148.
Loi uniforme de naturalisation, 2463.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7787.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6729.
Règlement de la Chambre, 6540.
Service des phares et des côtes, 6410.
Subventions au Canadian Northern, 12057, 12098.
Traité anglo-japonais, 7232.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4546.
Code criminel, 11939, 11940, 11954.
Commission du port de New-Westminster, 2614.
Convention commerciale avec les Antilles, 2149.
Forces navales de l'empire, 4424, 4471, 4600, 4657, 4661, 5269, 5791, 9406, 9409, 9545, 9586, 9660, 9681.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11343.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Commission de conservation, 6660.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service civil, 6672.
Dragage.—Ontario et Québec, 11837.
Impression des billets fédéraux, 6690.
Monnaies étrangères, etc., 6697.
Port-Colborne.—Elévateur, 11625.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11621, 11623.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11751.
Forces navales de l'empire, 5449.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Grâce de Dullman, détenu à Kingston, 6812.
Humberstone.—Pont, 11632.
Interpellation du règlement de clôture, 9858.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Thorold.—Edifice public, 11815.

INTERPELLATIONS.

Protection des pêcheries, 6711.

MOTIONS.

Canadian Northern, subventions.—Amendements, 12103, 12132, 12190, 12199.
Forces navales de l'empire.—Amendements, 9413, 9845, 9847.

QUESTIONS.

Centenaire de la Paix, 12292.
Construction du Canal Welland, 952.
Directeur de la poste de Picton, Ont., 8118.
Pettit, W.-V., 8118.

GIRARD (Joseph) *Chicoutimi-Saguenay.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8336.

GRAHAM (Hon. George-P.) *Renfrew-Sud.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6108.
Amélioration des grandes routes, 8434, 9080, 9099, 12341.
Amendement de M. Maclean, Hal., 7918.
Budget général, 10952.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733, 788, 8367, 8388.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7562.
Chemins de fer de l'Etat, 12382.
Forces navales de l'empire, 1087, 3874.
Grève sur le C.P.R., 2020.
Intercolonial, lignes tributaires, 1871, 8800, 9121.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Loi des Banques, 10669, 10957.
Loi des Juges, 11972.
Miller, R.-C., 3766.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7916, 8522.
Motion d'ajournement Béland, 8071.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6738.
Obligations du G.-T.-P., 1609.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698.
Rentes viagères de l'Etat, 9880.
Richelieu et Ontario, Cie, 1336, 3495.
Question de règlement, 12141.
Service des phares et des côtes, 6413.
Subventions au Canadian Northern, 12052, 12071, 12086.
Traité anglo-japonais, 7267.
Union, compagnie d'assurance sur la vie, 8607.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 4004.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Canadian Northern, 4500, 4504, 4518, 4530.
——— Lignes d'embranchement, 3514.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3513.
Classement du personnel des Communes.—Incident Colwell, 12303; service du Hansard, 12317.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 3517.
Convention commerciale avec les Antilles, 2156.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6839.
Dominion Trust, 3520.
Forces navales de l'empire, 4619, 5113, 5699, 6019, 6239, 9593, 9622, 10327.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Imperial Underwriters' Association, 4561.
Intercolonial, lignes subsidiaires, etc., 8792.
Loi des Falsifications, 11986.
Loi des Juges, 12275.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Regal Trust Company, 3521.
Richard, A.-D., brevet de, 3957.
Service de télégraphie sans fil et câbles océaniques, 12003.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219, 12225.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11341.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Arts, agriculture et stat., exposition, 10672.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Canal de la vallée de la Trent, 11584, 11617.
Commission de conservation.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service Civil, 6673.
Corps de cadets, 11385-6.
Dépenses pour causes devant Commission des chemins de fer, 11635.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Fermes expérimentales, 10550.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Halifax.—Port, 7012.
Impression des billets fédéraux, 6692.
Intercolonial.—Chemin de fer, 11642.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Lévis, améliorations, 11214.
———Matériel roulant, 11219, 11229.
———Renforcement des ponts, 11156.
———Tête de ligne à Halifax, 11210.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Monnaies étrangères et autres, 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11629.
Québec.—Pont, 11578.
———Port de, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11466.
Rapport Schreiber, 6657.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11468.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Saint-Laurent.—Chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétaire d'Etat.—Traitements, 11878.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12388.
Terminus du ch. de fer de la baie d'Hudson, 11261.
Toronto.—Améliorations du port, 11467.
———Edifice militaire, 11819.
Transcontinental national, 7041, 11416, 11562, 11547.
Travaux publics.—Appointements, 11396.

DOCUMENTS.

Accidents sur le canal Welland durant l'année expirée le 25 nov. 1912, 2471.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Courrier entre Wentworth et Colborne, 9871.
Hughes, B., 1583.
Lisière d'un mille, chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
McLatchie, Thomas, 1581.
Redmond, D.-A., 2480.
Transcontinental.—Instructions aux ingénieurs, 724.
———Rampes, 9494.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

INCIDENTS.

Boîtes de livraison rurale, 7148.
Buckhorn, pont de, 3668.
Canal Welland, 11622.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11199
Chisholm, Donald, 11856.
Démission d'un employé du gouvernement à Renfrew-Sud, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explication sur un fait personnel, 717.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Poirier, Paschal, 8970.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8981.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Sous-ministre au revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598.
Commission du Transcontinental, 9365.
Naufrage de Barry-Bay, 4415.
Nomination de Gutellius, 9365.

MOTIONS.

Amendement à résolution pour subventions au Canadian Northern, 12135.—Motion déclarée irrégulière, 12136.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12187.—Rejetée sur division, 12189.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12197.—Rejetée, 12199.
Déplacement des gares terminus, 1ère lect. du projet de loi.—Motion adoptée, 7946.
Forces navales de l'empire, remise de discussion de l'article 4.—Scrutin, 9641.

PROJETS DE LOI.

Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.

QUESTIONS.

Balkam, M., 8118.
Boyter, D., 8885.
Brennan, James-F., 8901.
Colborne.—Sous-percepteur des douanes, 8364.
Little-Current.—Phare de, 8885.
Mayflower.—Désastre du, 2441.
——— Naufrage du, 7247.
McCraw, Byron, 8901.
Morrow, John, 8364.
Passages à niveau, 634.
Redmond, D.-A., 1400.
Renfrew-Sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Sorel.—Chemin de fer de halage, 592.
Transcontinental, 6451.
——— Commission d'enquête, 635.

GREEN (Robert-Francis) *Kootenay.*

Présentation, 4

DÉBATS.

Loi des Inspections et de la vente, 9955.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.

GREEN (Robert-Francis)—*Suite*

PROJETS DE LOI.

Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; disc. des art., 3e lect. et adoption, 9226-7.
Compagnie du chemin de fer Caribou-Barkerville-Willow-River ,1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect. et adoption, 3517.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; comité général, 4555-6; disc. des articles, 6394; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat adoptés, 9867.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave) *Joliette.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 586.
Forces navales de l'empire, 4021.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 10309.

INCIDENTS.

Question de privilège, 4198.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement, 3364.
Forces navales de l'empire.—Sous-amendement, 4025; rejeté, 4409.

PROJETS DE LOI.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.

QUESTIONS.

Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.

GUTHRIE (Hugh) *Wellington-Sud.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 664.
Amélioration des grandes routes, 9072.
Forces navales de l'empire, 1436, 1440.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6867.
Grève des photograveurs, 7975.
Loi des Banques, 1306, 2427.
Loi des Juges, 12149.
Miller, R.-C., 3826.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8486.
Règlement de la Chambre, 6524.
Réserve indienne de Kitsilano, 8726.
Tarif douanier, 6649.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver, 7352.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8842.
Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Commission du port de New-Westminster, 2616.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Convention commerciale avec les Antilles, 2137.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6830.
Forces navales de l'empire, 4853, 9588, 9794.
Loi des Banques, 10427.
Newman, F. J., brevets de, 4455.
Ordre indépendant des Forestiers, 7892.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8946, 8971.

DOCUMENTS.

Short, George, 1582.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes.—Amendement, 9072; rejeté, 9103.
Cours supérieures de la province d'Ontario.—Amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.
Forces navales de l'empire.—Amendement, reprise de la discussion, 7437; rejeté, 9845.

PROJETS DE LOI.

Gonier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

HAZEN (Hon. James-Douglas) *Saint-Jean, Ville et Comté.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6108, 6189.
Convention commerciale avec les Antilles, 9005.
Forces navales de l'empire, 1059.
Intercolonial, lignes tributaires de, 1803.
Landry, André, 6764, 6774.
Loi des Juges, 11978.
McNeil, Lauchlin, 874.
Montréal.—Commission du port, 931, 1573.
Pollution des eaux navigables, 8865.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377, 3452.
Québec.—Commissaires du port, 8267.
Radiotélégraphie, 794.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 847, 942.
Service des phares et des côtes, 6400.
Vancouver.—Commissaires du port, 8741.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3973.
Canadian Explosives, Limited, 2966, 2970.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Cour suprême, 8822.
Forces navales de l'empire, 4424, 4458, 4577, 4591, 4593, 4601, 4777, 5033, 9431, 9433, 9578.
Galerie nationale du Canada, 9255.
Loi des Postes, 12265.
Marine marchande du Canada, 932.
New-Westminster.—Commission du port, 2611, 2643.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2653.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9148.
Radiotélégraphie, 8933.
Vancouver.—Commissaires du port, 9154.

HAZEN (Hon. James-Douglas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Antigonish.—Services de goélettes, 12461.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le *Shamrock*, 6421.
Bélanger, J.-B., capit., 6494.
Brise-glace dans la baie du Tonnerre, etc., 11117.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission de conservation, 6664.
Construction de feux et balises, 11115.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Hôpitaux de marine, 11122.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Magasin de sauvetage—6375.
Marine et Pêcheries:
———Administration centrale, 10990.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
———Dépenses casuelles, 12397.
New-Glasgow.—Service de goélette, 12161.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pensions aux pilotes, 11120.
Pictou.—Service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
Pilotage, etc., 11118.
Service de goélette: Pictou, New-Glasgow et Antigonish, 12461.
Service de la marine.—Protection, le *Karluk*, 6437.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service maritime et fluvial.—Commis aux vivres, 6371.
———Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049 et suiv.
Sir Hector, le, 12411.
Subventions aux steamers.—I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Surveillance des pêcheries, 6422.
Transport du poisson frais, 12411.
Trent.—Canal de la, 12447.

DOCUMENTS.

Bassins de radoub, plans, (dépôt), 1392.
Québec.—Dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec.—Mémoire *re* port de, 9149.

INCIDENTS.

Commission sur le pilotage, 7859.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470.
Demande de documents *re* destitution Wm-A. Duann, 7854.
Duke of Connaught, cale flottante, 718, 720.
Examens des marins, 2167.
Macdonald, John, 11674.
Matériel de rép. etc., des navires, 1439.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6713.
O'Brien, Michael, 11075.
Pilotage sur le Saint-Laurent, 2347.
Question de privilège, 7856.
Rainbow, 10985.
Richards, Stephen C., 11081.
Webster, Dr C.-O., 11110.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur le lac Winnipeg, 11128.
Commission des pêcheries, 11129.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Demande de documents, 5316.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 4841.
Licenciement des marins du *Niobé*, 8461.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 4197.
Protection des pêcheries, 6711.
Saint-Jean, N.-B.—Améliorations du port de, 4416.
Traduction des relevés, 11393.

MOTIONS.

Bill Kyte *re* pollution des eaux navigables, Référé au comité spécial chargé d'examiner le bill Bradbury.—Adoptée, 8884.
Question préalable, 7634.—Reprise de la discussion, 7859, 8044, 8462, 8610.—Scrutin, 108 à 73; adoptée, 8692.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du port de Montréal Dépôt, 707; 1ère lect., 708.—Comité, 931.—3e lect., 3377.
Commissaires du port de Québec: Dépôt, et 1ère lect., 6935.—Discussion du bill, 8805.—3e lect. et adoption, 8806.—Discussion en comité général, 9148.—Rapport, 9154.—3e lect., 9252.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 8746; 1ère lect., 8747.—2e lect. et discussion des articles, 9154.—Rapport, 9160.—3e lect., 9252.
Loi de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; 2e lect., 8806.
Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 967; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise de discussion, 3425; Rapport, 3456; 3e lect. et adoption, 10126.
Radiotélégraphie:—Dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485.—Discussion reprise, 8933.—Amendement de l'article 7, adopté, 8936; rapport du bill modifié, 8937.—3e lect., 8992.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Commissaires du port de Québec:—Dépôt, 7507; discussion générale, 8266; 1ère et 2e lecture et adoption, 8280.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 7507; discussion générale, 8740; 1ère et 2e lect. et adoption, 8746.
Loi de la marine marchande, modification (dépôt), 722.
Loi de navigation, 804; 1ère et 2e lect. et adoption, 808.
Radiotélégraphie, dépôt, 723; comité, 791; 1ère et 2ee lect. et adoption, 804.

RAPPORTS.

Commission royale sur loi du pilotage de Québec, dépôt, 8263.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Indiens, dépôt, 10983.
Marine et pêcheries, dépôt, 10983.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

Service naval, dépôt, 209.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9112.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de fusils Ross, 6700.
Advocate, la goélette, 1601.
Allen, Islam, 8885.
Audette, L.-A., 11909.
Barrington.—Inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassin de radoub Connaught, 597.
Bawviewe.—Homarderie, 823.
Bonaventure.—Bouée de la rivière, 11526.
———Station des signaux, 10711, 11392.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Boulard.—Gardien de phare, 9111.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7849.
Bourque, Alexis, 7849.
———Marin, 1536.
Boyter, D., 8885.
Brennan, Vincent, 1184.
Brunelle, William, 7159.
Bujold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E.—Hôpital, 4192.
Canada, le, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 639, 10236.
Carleton, Qué.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Chagnon, François, 630.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Chouinard, E., 9487.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Commission du pilotage, 2441.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Cullen, Francis, 11392.
Daigle, Napoléon, 9111.
Davis, John-W., 643.
Dea, Edmund, 7435.
Demande de dossier, 8119.
Demers, Gédéon, 9111.
Deschamps, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Doré, François, 9111.
Duke of Connaught, cale sèche, 597.
Earl Grey, steamer, 3132.
Ehler, W.-E., 8365.
Entreprises de bouées, 7158.
Eureka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gendron, Ernest, 4014.
Godbout, Hubert, 8365.
Goldboro.—Parc à homards, 640.
Grondines.—Station de téléphone maritime, 4016, 7845.
Grosse-Ile.—Quarantaine, 627.
Guay dit Gendron, Joseph, 8900.
Guysborough, N.-E.—Bouées, 4570.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Guysborough, N.-E.—Gardes-pêche, 1534.
———Homarderies, 4570.
———Permis pour pièges à poisson, 638.
Hobson's-Nose.—Phare de, 1187.
Houle, Emile, 2440.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare, 9487.
Ile-Bataille, droits de pêche, 2801, 3133.
Isaac's Harbour.—Bouées, 819.
———Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lanoraie.—Destitutions, 2004.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Lemay, Omer, 9112.
Little Current.—Phare, 8885.
Lord, Jos., 650.
Lyons, capitaine V., 2693.
Mayflower, désastre, 2441.
Mayrand, Eugène, 2440.
McCraw, Byron, 8901.
McGee, James-A., 2005.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLellan, A.-L., 12519.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha.—Quai, 11391.
Montréal.—Capitaine du port, 1535, 10122.
———Commissaires du port, 1532, 10123.
Mowatt, M.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7434.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
O'Leary, Thomas, 8365.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Petrel, le vapeur, 1533.
Phee, James, 3281.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7605.
Pineault, Louis, 2693.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7159.
Port-Bickerton.—Bouées, 5321.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Portneuf.—Destitutions de télégraphistes, 6949.
Prescott.—Achat de propriété, 7685.
Primes de pêche, 8701.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1601.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Québec.—Agence de la marine, 8593.
———Avocat de la Commission du port, 628.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2227.
———Commission du port, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
Queensport, N.-E.—Gardien de phare, 8365.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des marins, 10121.
Règlements relatifs aux pêcheries, 8359.
Reid, David, 651.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Rimouski.—Employés de la marine destitués dans, 2239.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Roch.—Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Samson, Edgar, 8901.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Scatarie, gardien du signal de brume de l'île,
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Service du steamer entre Campbellton et Gaspé, 4563.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shédiac.—Garde-pêche, 3124.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sorel.—Usines, 8116.
Soumissions pour un bateau-phare, 4568.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Steamers de l'Etat à Pictou, 8593.
Tanner's-Point.—Phare, 9611.
Tignish-Run, I. P.-E.—Gardien de phare, 3281.
Torbay, N.-E.—Gardien du phare, 8037.
Tracadie.—Homarderie, 981.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.
Vaisseaux naufragés, liste des, 600.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover.—Gardien du quai, 641.

HENDERSON (David) *Halton.*

DÉBATS.

Budget général, 10838.
Encouragement de l'agriculture, 8341.
Rentes viagères de l'Etat, 9885.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8845.
Canadian Medical Protective Association, 3508, 3968.
Loi des Postes, 12266.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8960.

INCIDENTS.

Facteurs ruraux, 11742.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.

HEPBURN (Bernard-Rickard) *Prince-Edward.*

DÉBATS.

Tarif de transport sur l'Atlantique, 9339.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.

HUGHES (James-Joseph) *Kings, I. P.-E.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3748.
Loi des Banques, 2416.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8018.
Monnaie d'Ottawa, 9373.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8849, 9090.
Forces navales de l'empire, 5237, 5749, 9466, 9741.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 11643.
Chemin de fer I.P.-E., bateaux-transbordeurs, etc., 11248.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8941.
Ile du Prince-Edouard.—Ports et rivières en général, 11809.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12402.
Montague.—Quai Stevens, 11809.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Tracadie.—Brise-lames, 11810.

DOCUMENTS.

Embranchement Elmira, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 9494.
Feehan, James, 2470.
Gunn, George, 2470.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Paquet, William-J., 2470.
Réparations au quai de Red-Point, 6464.
———Southport, 6464.
Taxe *per capita*, 10436.

INCIDENTS.

Embranchement d'Elmira, 11240.
Port de Souris, 11634.
Quai de Souris, I.P.-E., 11239.
Rapport demandé, 11655.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11633.

INTERPELLATIONS.

Révocation de W.-J. Paquet et de George Gunn, 5315.

QUESTIONS.

Bac à vapeur pour l'Ile du Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2797.
Brise-glace à Bay-Fortune, 6459.
———à Little-Sands, 6459.
———à Souris, 5321.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
———dans le détroit de Northumberland, 2798.
———dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Earl Grey, steamer, 3132.
Glace artificielle, 2692.
Ingénieurs des travaux publics dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Maître de poste de Kingsboro, 6460.
Port des lettres à Lorne-Valley, 9869.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Quai de la baie St. Peters, I.P.-E., 3131.
Service du courrier à Lorne-Valley, I.P.-E., 8898.
Service du transport des dépêches pour I.P.-E., 8117.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4565.
Transbordement des wagons sur l'Ile du Prince-Edouard, 9484.

HUGHES (Hon. Samuel) *Victoria, Ont.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6885, 6885.
McNeil, Lauchlin, 883.
Règlement de la Chambre, 6573.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11326, 11336.
Canal de la Trent, construction, 11621.
Corps de cadets, 11385.
Exercices militaires annuels, 11345.
Milice et Défense:
———Appointements, 6928.
———Dépenses casuelles, 6498.
Uniformes des militaires, 11388.

DOCUMENTS.

Dépôts d'armes, 6499.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, 1438.

INCIDENTS.

Achat d'un wagon privé, 6500.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Ministre de la Milice, rapport du *Citizen*, 9615.

INTERPELLATIONS.

Vétérans de la campagne des Fenians, 6712.

RAPPORTS.

Ministère de la Milice, 1911-1912, dépôt, 1438.

QUESTIONS.

Aldershot, approvisionnement du camp, 8362.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Automobiles du ministère de la Milice, 8364.
Bridgewater.—Salle d'exercices, 1187.
Camp d'Aldershot, 9480.
———Glace, 2802, 6450.
———Renvoi d'office du gardien, 5324.
Carabines Ross, 8358.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Colonels honoraires, 2234.
Défense de l'empire, le ministre de la Milice et la, 601.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Farnham.—Camp militaire, 4014.
Fenians, invasion des, 9870.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications aux volontaires *vs* les Fénians, 818.
Hussards, le 6ième, 9611.
Joliette.—Destitutions à l'arsenal de, 1594.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Kingston.—Collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay.—Carabiniers de, 1037.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Lévis.—Fournitures du camp de, 6462.
———Propriété militaire de, 12291.
Manufacture de cartouches, 6458.
Métapédia.—Incident de drapeau à, 7600.
Primes aux volontaires de la campagne des Fenians, 8036.
Québec.—Arsenal, 8894.
Rigaud.—Arsenal, 10712.
———Réparations à l'arsenal, 7846.
Rockliffe.—Champ de tir, 604.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623, 2231, 8898.
Vétérans du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-B.—Salles d'exercices, 4194.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Wagons particuliers, le ministre de la Milice et les, 602.

JAMESON (Clarence) *Digby.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9082.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6894.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1812.
Protection des douanes et des pêcheries, 3402, 3432.

QUESTIONS.

Coût des bâtiments civils, 10120.

KAY (William-Frederick) *Missisquoi.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8462.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4760.

Discussion des subsides:

Postes.—Service extérieur, 11766.

DOCUMENTS.

Beeman, J.-C., 892.
Gosselin, A.-J., 892.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.

INCIDENTS.

Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.

MOTIONS.

Modification de règle 17 de la Chambre, ajournement, 8465; retirée, 8591.

PROJETS DE LOI.

Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Camp militaire de Farnham, 4014.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630.
Service du courrier à Saint-Armand, 4015.
Transport du courrier de Brigham-Farnham, 2232.

KNOWLES (William-Erskine) *Moosejaw.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4350.
Grève sur le C. P. R., 2026 et suiv.
Loi des Grains, 9374, 9392.
Loi des Inspections et de la vente, 9941.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8022.
Primes à la fabrication du plomb, 10451.
Question de procédure, 6146.
Remise de droits sur rails d'acier, 7081.
Traité anglo-japonais, 7275, 7289.
Traitement des juges, 6783.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3983.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4501 4535.
Forces navales de l'empire, 4970, 4984, 5925.

DOCUMENTS.

Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Dépenses des inspecteurs Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, 2469.
Employés au bureau de poste de Moosejaw, 11909.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Inspecteurs Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Inspecteurs Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Pragnall, Robert, 2469.
Spicer, John, 2470.
Terrain ¼ S.-O., 36-16-27-2, 4196.

INCIDENTS.

Documents en retard, 9616.
Immigrants russes, 10830.

INTERPELLATIONS.

Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Loi des grains du Canada, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Règlements des ranches, 7046.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451, 3e lect., 7399.
Compagnie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Compagnie Northern Empire Life Assurance Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lect., 2372.

QUESTIONS.

Demande de documents, 7248.
Employés du bureau des terres à Moosejaw, 11133.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Inspections des homesteads, 2796.
Loi des Céréales, 2485, 2349.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.
Pont à Riverside, Sask., 6946.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.

KYTE (George-W.) *Richmond.*

DÉBATS.

Appointements des juges des cours de comtés, 8283.
Budget général, 10956.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 771.
Chemin de fer Intercolonial, 6987.
Demande de documents, 4419.
Devereux, Charlotte, 6901, 6923.
Forces navales de l'empire, 3721.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1839, 8796.
Loi des Banques, 2509, 10636.
McNeil, Lauchlin, 884.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7673, 7688.
Protection des douanes et des pêcheries, 3448.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836, 943.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 990.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4719, 5398, 9546.
Galerie nationale du Canada, 9260.

Discussion des subsides:

Arts, agriculture et statis., exposition, 10686.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10550.
Intercolonial:
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11235.
Marine et Pêcheries.—Adm. centrale, 10990.
Service des phares et des côtes, 11064.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11265.

DOCUMENTS.

Achat de propriétés par le ministère des chemins de fer et canaux, 2058.
Bissett, Dr C.-P., 892.
Boudreau, Barthélémy, 11057.
Boudrot, Bertie, 1031.
———Dominique, 892.
———Elias-M., 1031.
Bourque, Marin, 1032.
Boviard, D., 1583.
Brymner, Thomas, 892.
Burke, Martin, 11057.
Camp d'Aldershot, larcins commis, 8366.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Centreville, N.-E.—Quai public, 6944.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Cumberland, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Davies, bateau de garde-pêche, 7437.
Devereux, Charlotte, 6902, 6911, 8902.
Duann, William-A., 2474, 11057.
Fixott, H.-J., 892.
Fougère, Peter, 1032, 7111.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Fourniture de la glace au camp d'Aldershot, N.-E., 8366.
Johnston, Martin, 891.
Lafford, C.-J., 1028.
Landry, Edouard, 2474.
Leblanc, Abraham, 1031.
Martel, Frédéric-A., 1031.
McAskill, K.-P., 892.
McCaskill, Norman, 1032.
McDonald, Harry, 891.
McKillopp, D.-J., 892.
McLeod, David-A., 891.
McNeil, Ernest, 8902.
———W.-A., 1032.
Morrison, Alexander-E., 6944.
———J.-R., 1029.
———Robert-C., 2471.
Murphy, Michael, 892.
Nelson, J.-Scott, 1031.
O'Brien, Michael, 5325, 11057.
O'Neil, Cyrus, 2326.
Poirier, Frédérick, 891.
———L.-N., 892, 1031.
———Pascal, 1031.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836.
Salmon-River.—Ecole des sauvages, 8902.
Sampson, George-H., 891.
———M.-J., 892.
Vigneau, Alexis, 891.

INCIDENTS.

Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499.
Conduite de M. Duchemin, 11104.
Demande de documents *re* destitution de Wm A. Duann, 7854.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Ecoles indiennes de la Rivière-au-Saumon, 1320.
Explications sur faits personnels, 1191, 11096.
Johnston, Martin, 8962.
Landry, Félix, 8964.
O'Brien, Michael, 11065-75.
Poirier, Pascal, 8964.
Radiation d'un objet de l'ordre du jour, 4196.

INTERPELLATIONS.

Devereux, Charlotte, 6901.
Fougère, Peter, 17111.
Morrison, Robert C., 6618.

MOTIONS.

Landry, André, motion de censure, 6763.

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto-R., brevets de, 2e lect., 11336; 3e lect. et adoption, 11721.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 3276; 2e lect., 8884.

QUESTIONS.

Aldershot.—Approvisionnements du camp, 8362.
———Glace dans le camp, 6456.
Amélioration du canal de Saint-Pierre, 814.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Bourque, Marin, 1536.
Brise-lames de L'Ardoise et de Black-Point, 7601.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Cadenas de sacs à dépêches, 7839.
Camp d'Aldershot.—Renvoi d'office du gardien, 5324.
Canal de Saint-Pierre, 981.
Coast Guard, journal, 1587.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Devereux, Mlle, 623.
Ecole de Salmon-River, 1181.
Ferme expérimentale de Kentville, N.-E., 7155.
Fisher, Ward, 1188.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Prescott.—Achat de propriété à, 7685.
Maskinongé.—Dépense de $150,000 dans, 10434.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Saint-Pierre.—Port, 1594.
Surintendant du canal Chambly, 11134.
———Welland, 951.
Tanners's Point.—Phare de, 9611.
Transcontinental, ateliers du, 10234.

LACHANCE (Arthur) *Québec-Centre.*

DÉBATS.

Commissaires du port de Québec, 8274.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8577.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4894, 5828.

Discussion des subsides:

Voies terminales du Transcontinental à Québec, 12428.

DOCUMENTS.

Bassin de radoub à Québec ou Lévis, 6465.
Destitutions à Québec, 6465.
Fonctionnaires nommés dans cité de Québec depuis 1er octobre 1911, 7849.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
DeVarennes, Dr Jos., 6462.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Manufacture de cartouches, 6458.
Montcalm, directeur de la poste de, 7841.
Québec.—Bassin de radoub, 7600.
———Commission du port, personnel, 8354.
———Gare du Transcontinental, 6450.
Saint-Charles.—Dragage sur la rivière, 6617.
———Ecluse de la rivière, 6458.

LAFORTUNE (David-A.) *Montcalm.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 354, 379.
Forces navales de l'empire, 1150, 1157.
Immigrantes, protection des, 12525.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5062, 5577.
Loi des Postes, 12257.

Discussion des subsides:

Saint-Alexis.—Voie de garage, 11237.
Transcontinental National, 11552.

INCIDENTS.

Saint-Jacques de l'Achigan.—Bureau de poste, 11509.

LAFORTUNE (David-A.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12470.
Poste rurale, 10355.

QUESTIONS.

Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Bégin, Joseph, 8896.
Ontario Equipment Company, 9869.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 11390.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Ferme expérimentale, 8896.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.

LALOR (Francis-Ramsay) *Haldimand.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9078.
Création d'un système de crédit agricole, 3262.
Encouragement de l'agriculture, 8321.
Grève des photograveurs, 7964.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11278.

Discussion des articles:

Commercial Acetylene Company, 11332.

LAMARCHE (Paul-Emile) *Nicolet.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 3312.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2313.

LANCASTER (Edward-A.) *Lincoln-Niagara.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9077.
Budget général, 10887.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 762.
Canal de la baie Georgienne, 3858.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Compagnie Richelieu et Ontario, 1336.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11722.
Loi des Banques, 10394.
Macdonald, Alexander, 1022.
Miller, R.-C., 3794.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.
Taux de transport dans l'Ouest, 9218.

Discussion des articles:

Alberta, compagnie d'irrigation et de chemin de fer d', 3111.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8829.
Algoma, chemin de fer de l'est de l', 2201.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Ry. Co., 3698.
Burrard à Westminster et à la frontière, compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8381.
Campbellford, Lake Ontario & Western, chemin de fer, 2202.
Canadian Northern, 4501, 4510.

LANCASTER (Edward-A.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian-Northern—Lignes d'embranchement, 3514.
Canadian Western, compagnie du chemin de fer, 4551.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518.
Canal de la baie Georgienne, 2664, 3174.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie de, 3118.
Forces navales de l'empire, 5157.
Glengarry et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 9225.
———Compagnie des embranchements du, 2201.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Hull.—Compagnie électrique de, 3122.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Imperial Traction Company, 9225.
Imperial Underwriters' ass'n, 4556.
Kootenay-Arrowhead, chemin de fer, 3177.
Loi des inspections et de la vente, 12284.
Manitoba, chemin de fer Radial du, 8829.
Manitoba Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827.
Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nippissing, chemin de fer central de, 8827.
North Empire, compagnie d'assurance contre le feu, 4554.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force de, 3120.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Southampton et Canadien-Pacifique, compagnie du chemin de fer, 9227.
Shuswup-Okanagan, compagnie du chemin de fer, 3517.
VanBuren, compagnie de ponts, 11719.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Renvoi au comité.—Adoptée, 11335.
Canadian Northern Branch Lines Company.—Adoptée, 8830.
Canal de la baie Georgienne, 3858.—Adoptée, 3859.
Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Adoptée, 11725.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Retrait d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Central.—Adoptée, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-du-Nord d'Ontario.—Adoptée, 8698.

PROJETS DE LOI.

Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.

LANCTOT (Roch) *Laprairie-Napierville.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3023.
Loi des Banques, 2421.
———Chemins de fer, 9971.
———Juges, 11981.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5535, 10279.

Discussion des subsides:
Travaux publics.—Appointements, 11403.

DOCUMENTS.

Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Mackay, John, 2326.

INCIDENTS.

Farmers' Bank, 12520.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Département des mines, 2227.
Directeur de la poste à Sayabec, 2230.
Traverses de l'Intercolonial, 2229.

LAPOINTE (Ernest) *Kamouraska.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8784.
Forces navales de l'empire, 4231.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8096.
Question de procédure, 6169.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5468, 5475.

DOCUMENTS.

Bégin, M.-J., 2328.
Belzil, Mme, 2327.
Contrats pour travaux publics dans cité et district de Québec, 4196.
Correspondance entre ministre des Postes et Dr Faucher, de Québec, *re* cadenas brevetés, 7436.
Desjardins, C.-A.-R., 7437.
Kamouraska, révocations à, 965.
Rimouski, employés de l'Intercolonial destitués dans le comté de, 7436.
Roy, F.-X., 2471.
Saint-Anaclet, Rimouski, destitution du maître de poste de, 2328.
Saint-André, accident à, 965.
Saint-Germain de Kamouraska, achat de bois pour quai à, 7436.
Talbot, Evariste, 2328.
Tanguay, Alfred, 2480.
Thibault, Firmin, 2328.

QUESTIONS.

Avocat de la commission du port de Québec, 628.
Bégin, Joseph, 8034.
Colonels honoraires, 2234.
Desjardins, Auguste, 2234.
Gilbert, Arthur, 632.
Grosse-Ile, quarantaine de la, 627.
Hébert, Joseph, 2238.
Incursion des Fenians, indemnité, 7433
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Louis, 2796.

LAPOINTE (Ernest)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lemay, A., 2238.
Ministre de l'Agriculture de la province de Québec, 9611.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———Douanes destitués dans, 2239.
———Intérieur destitués dans, 2339.
———Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———Travaux publics destitués dans, 2238.
———Révocations des receveurs de la poste dans, 2239.
Saint-Germain.—Quai, 2233.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Station agronomique, 8034.
Sayabec.—Station, 2228.

LAPOINTE (Louis-A.) *Montréal, Saint-Jacques.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.

DOCUMENTS.

Saint-Jacques, Montréal, destitutions de fonctionnaires dans, 684.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5159.
Saint-Jacques, Montréal, station postale à, 11515.
Ventilation de la Chambre, 5211.

QUESTIONS.

Montréal, stations postales de, 9868.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid) *Québec-Est et Soulanges.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6295.
Amélioration des grandes routes, 8416; amendements du Sénat, 12323.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493.
Canadian Northern, subventions au, 12037, 12129.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12302.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Commissaires du port de Québec, 8272.
———Vancouver, 8742.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Discours sur l'adresse, 25; amendement, 42; amendement Mondou, 588.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1042, 1058, 3335; amendement Mondou, 3363, 4374.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève des photograveurs, 7971.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Bureau administratif—Point d'ordre, 7085.
Interprétation du règlement de clôture, 9848.
Landry, affaire, destitution à Descouse, 4067.
Loi des Banques, 1313.
Loi des Chemins de fer de l'Etat, motion Cochrane pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Loi des Epizooties, 988.
Loi des Grains, 9383.
Loi des Juges, 11938.
Loi des Subsidees, 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
McNeil, Lauchlin, 874.
Miller, R.-C., 3764, 3779, 3848.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7648.
Motion d'ajournement Kay, 8465.
Monnaie d'Ottawa, 9370.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001.
Motion d'ajournement Béland, 8069.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, 8033.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6731.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Pollution des eaux navigables, 12004.
Règlement de la Chambre, 6360, 6582.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068.
Réserve indienne de Kitsilano, 8720, 11147.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042.
Scott, Robert-F., 3564.
Séances du matin, 8989, 9495.
Service postal transatlantique, 7418.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7172.
Transport des facteurs en tramways, 11794.
Travaux de la Chambre, 2344.
———Motion d'ordre, 3282.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8372.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Code criminel, 11939.
Commissaires du port de Québec, 8805, 9148.
———Vancouver, 9155.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2173.
Cour suprême, 8812.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829.
Forces navales de l'empire, 4421, 4497, 4579, 4616, 4618, 4628, 5326, 7438, 9622, 9806, 10296, 10346.
Grève sur le C.P.R., 2017.
Loi des Banques, 10376, 10577.
Loi des Grains, 8932.
Police fédérale, 8806.
Radiotélégraphie, 8963.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Chemins de fer et Canaux.—Administration centrale—Traitement d'un estimateur, 12413.
Commission de conservation, 6661.
Commission du Service Civil, 6671.
Douanes.—Appointements, 7090.
———Appointements et dépenses casuelles, 7937.
Haut commissaire à Londres, 6656.
Intercolonial, chemin de fer, 6959.
Marché Champlain, gare centrale, G.-T.-P., 12314.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Pont de Québec, 11577.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6676.
Transcontinental national, 11421, 11539, 11572.

DOCUMENTS.

Colombie-Anglaise.—Réclamations des Sauvages, 1882.
———Subventions additionnelles, 1882.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 3559.
Convention pour l'acquisition du marché Champlain à Québec, 4576.
Destitution de L.-A. Désève et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Droits sur le ciment, 2479.
Election de Macdonald, Man., 33.
Fernie, C. A.—Salle militaire, 6465.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Pacifique-Canadien, Cie du chemin de fer, 2327.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Prince-Rupert.—Dépôt de marine, 1882.
Remise des droits sur le ciment, 1883.
Sauvé, L.-A., 1883.
United Shoe Company, accusations contre la, 2480.

INCIDENTS.

Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Algoma, compagnie des aciéries d', 2240.
Banque Internationale du Canada, 2282.
Brown, James-P., représentant de Châteauguay, décès de, 11791.
Citizen, faux rapport du, 10353.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6940.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Discussion des subsides, 7088.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explications personnelles, 11201.
Gibraltar, l'escadre impériale de, 10353.
Houilleurs sans ressources, 12488.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6828.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Organisation des comités, 159.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2252.
Question de procédure, 8705.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857.
Scott, mort de sir Richard, 8697.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Algoma Steel Co., remise des droits à, 5316.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Expédition polaire de Stefansson, 4302.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Travaux de la Chambre, 11655.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes, amendement, 8422; rejeté, 8790.
Forces navales de l'empire, amendement, 1058; scrutin, rejeté, 122 à 75, 3346.
Forces navales de l'empire, amendement à l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire, amendement, 10296; scrutin, 10346.
Modification de règle 17 de la Chambre, amendement, projet d', 7658.

QUESTIONS.

Audette, L.-A., nomination de, 11909.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Desève, A.-L., 11909.
Destitutions à Dawson, 2237.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1600.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.

LAW (Bowman-Brown) *Yarmouth.*

DÉBATS.

Calgary-Fernie, chemin de fer, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 9014.
Forces navales de l'empire, 3313.
Rentes viagères de l'Etat, 9878.
Service des phares et des côtes, 6416.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5649, 9760.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11116.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8944.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Kelly's Cove, 11802.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11019.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pubnico-ouest.—Quai, 11805.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

DOCUMENTS.

Atwood, Samuel, 2476.
Burrill, Henry, 963.
Doane, T., 2476.
Fredericks, John, 2476.
Gaudet, Mme M.-C., 3136.
Hatfield, Charles-W., 963.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.

LAW (Bowman-Brown)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Long-Beach, N.-E.—Achat de la propriété pour propagation du homard, 8597.
Morton, Jesse-L., 3136.
Porter, Stanley, 2475.
Shaver, J., 1582.
Shelburne et Queen, N.-E.—Destitution dans ——J.-V., 1580.
Smith, J.-V., 1580.
——William, 9495.
Smith, William, 9495.
Spinney, Mme, 2476.
Symonds, Thomas, 9495.
Trefry, Norman-L., 964.
Webster, C.-A., Dr, 964.
Wetmere, George, capitaine, 963.
Yarmouth, N.-E.—Bureaux de poste, 9493.

INCIDENTS.

Demande de documents, 7854.
Facteurs ruraux, 11740.
Webster, C.-A., Dr, 11107.

QUESTIONS.

Barringtotn.—Inspections des pêcheries à, 1184.
Bunker's-Island.—Hôpital, 4191.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Cousins, Arthur, 8900.
Du Vernet, Dr, 8700.
Lane, C.-S., 1596.
Long-Beach.—Parc à homards, 6461.
Petrel, vapeur, 1533.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shelburne.—Indiens du comté, 1593.
Transcontinental, ateliers du, 10234.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Yarmouth.—Bureau de poste, 2802, 3130.
——Douanes, 1398.
——Dragage du port, 3130, 4015.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe) *Rouville.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6281.
Agriculture, encouragement de l', 8326.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132.
Classement du personnel des Communes, 12309.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1540.
Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Cour suprême, 8287.
Discours sur l'adresse, 490.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Forces navales de l'empire, 3140.
Grenier, Alonzo, inventeur de serrures, 7138.
Grève sur le C. P. R., 2008.
Hôtel de la Monnaie, 8905.
Immigrantes, protection des, 12525.
Intercolonial, lignes subsidiaires de l', 1833, 8796.
Limite d'âge, 12317.
Loi des Banques, 10669.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Marine marchande du Canada, 934.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7870.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Montréal.—Commission du port, 1571.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10042 et suiv.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Obligations du G.-T.-P., 1611.
Pollution des eaux navigables, 8875.
Postes, ministère des, 11681 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3404.
Québec.—Commissaires du port, 8273.
Radiotélégraphie, 2485.
Rentes viagères de l'Etat, 9873 et suiv.
Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, 3498.
Saint-Pierre.—Terrains, 991.
Scott, Robert-F., 3562.
Service des phares et des côtes, 6404 et suiv.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9273, 9280.
Traité anglo-japonais, 7163, 7186, 7265.—Amendement Pugsley, 7413.
Traitement des juges, 6482, 6488.
Transports des facteurs sur chemins de fer électriques, 11793.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8836.
Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 3958, 4108.
Association protectrice des médecins canadiens, 4000.
Canadian Explosives, Limited, 2960.
Colis postaux, 12167, 12184.
Cour d'échiquier, 3459.
Cour suprême, 8814.
Forces navales de l'empire, 4481, 4578, 4637, 5096, 5109, 5802, 5810, 9557, 9581, 9830.
Galerie nationale du Canada, 9264.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4555.
Loi des Banques, 10406 et suiv.
Loi des Juges, 12275.
Loi des Postes, 12253.
New-Westminster.—Commission du port, 2610.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Présidence du comité, 6195 et suiv.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9150.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2778.
Service télégraphique impérial, 11993.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11288.
Affaires extérieures, département des, 3463.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Appointements à l'Agriculture, 6932.
Archives publiques, 11873.
Arts, agric. et stat., exposition, 10673.
Batiscan, rivière.—Jetée, débarcadère, 11825.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission anglo-américaine, 11325.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, 7089.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8938.
Edifices publics fédéraux, 11510.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Exercices militaires annuels, 11352, 11362, 11381.
Fermes expérimentales, 10550 et suiv.
Haut commissaire à Londres 3462, 6554.
Industrie et Commerce, 6931.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Intercolonial, chemin de fer, 7011.
Législation.—Chambre des communes, 6935.
———Impressions, etc., 6933.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11025.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Milice et Défense.—Allocations, 11329.
———Appointeements, 6928.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
———Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Outillages de sauvetage, 11054.
Pensions aux pilotes, 11120.
Postes, ministère des, 11681.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6678.
Saint-Charles.—Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière, 11465.
Sainte-Thérèse.—Bureau de poste, 11519.
Service maritime et fluvial.—Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12394.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11263.
Terminus du Transcontinental à Québec, 7015.
Traitements et dépenses de l'agence de Paris, 11874.
Transcontinental national, 11418, 11563.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.
Travaux de dragage, 6599.

DOCUMENTS.

Achats de Boîtes pour poste rurale, 7437.
———Fusils Ross, 6944.
Avocats *re* question du mariage, 966.
Banque Internationale du Canada, 1584.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Contrat *re* vente automatique de timbres, 10124.
Contrats, transport du courrier, 964.
Corry et Laverdure, 966.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Fermeture du bureau de poste de Moulin Bazinet, Joliette, 6943.
Fonctionnaires destitués dans le comté de Gaspé, 8988.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Grosse-Ile.—Médecin auxiliaire à, 685.
———Nomination d'un médecin de santé additionnel, 2476.
Joubert, Hélène, 2475.
Keewatin.—Régime scolaire, 964.
Lauzon.—Cale sèche, 11392.
Long Sault Development Company, 2479
Meunier, Charles, 964.
———Réclamation, 2475.
Murphy, Jas, 965.
Papineau, surintendant, 952.
Paquin, Ernest, 957.
Perrin, D., 1581.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1584.
———Inspection de chemin de fer, 2479.
Robertson, Robert, 1581.
Saint-Cahrles.—Plans des travaux de la rivière, 9152.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952.
Achat d'un wagon privé, 6500.
Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Archives, successeur de M. Roy aux, 11873.
Article "Junius", 4112.
Banque Internationale du Canada, 2260.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bourke, colonel, 11696.
Caron, J.-B.-T., 11185, 11200.
Cadenas des sacs à dépêches, 7119.
Colis postaux, 11684.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Daoust, Charles-R.—Traducteur des Communes, 12317.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, 11726.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Explications sur un fait personnel, 6358.
Fabre, Hector, Dame Vve, 11874.
Forsyth, M., 8985.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711 et suiv.
James-Carruthers, paquebot, 11128.
Joubert, Hélène, 11694.
Junius, 4112.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Laforce, J.-E., 11843.
Machines à vendre les timbres, 11709.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger, Québec, 1038.
Meunier, Charles, 7090.
Peterborough.—Ecluse d'ascension, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Poste aux colis, 11655.
Québec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1440, 1192, 1398, 2246, 6468.
Question de privilège, 6245.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Saint-Jacques, Montréal.—Station postale, 11513.
Scott, famille du capitaine, 10125.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Service de poste rurale, 11688.
Service de télégraphie sans fil, 11686.
Service postal transatlantique, 10713.
Société Royale du Canada, 11405.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine-Baldwin, 11840.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Traité avec le Japon, 6620.
Usage illégal de la poste, 379.
Yacoloff, sursis accordé à 1885.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4414.
Boîtes de la poste rurale, 8266.
Chemin de fer Québec-Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Détournement du trafic du grain, 2571.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Mort du capitaine Scott et de ses compagnons, 3562.
Parc Lafontaine, 7417.
Poste aux colis, 7770.
Service des colis postaux, 11527.

MOTIONS.

Association protective des médecins canadiens.—Proposition adoptée, 4011.
Banque Internationale, 11524.
Forces navales de l'empire.—Amendement, 10251; rejeté, 10259.

QUESTIONS.

Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon gallois, 811.
Achat de fusils Ross, 6700.
Achats de pendules, 8702.
Affranchissement des journaux, 611.
Aide à l'agriculture, 7683.
Banque Internationale, 11523.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8035.
Boules, transport du courrier des, 10708.
Bourk, lt-colonel, 1789.
Carabines Ross, 8357.
Carrier, Gervais, 714.
Chantiers de l'Etat, 971.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Cléroux, Amédée, 7605.
Clôture de fil de fer, 595.
Colis postaux, 595, 3669.
Commission des services publics, 813.
Contrecœur.—Destitutions, 4018.
Cornwall et Summerston, courrier entre, 1395.
Défense de l'empire et le ministre de la Milice, 601.
Défense de l'empire et le ministre des Postes, 602.
Démission de M. Monk, 601.
Deschamps, Raoul, 712.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11524, 11902.
Droits sur rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duncaster.—Réserve, 4564.
Dunn, Albert, 7435.
Eboulements.—Service postal, 8117.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.
Favoritisme politique, 2003.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Gendron, Ernest, 4014.
Grande-Rivière.—Quai, 2233.
Hanes, R.-H., 1399.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7687.
Immigration par nationalités, 619.
Intercolonial, commissaires de l', 9869.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Internationale, enquête *re* banque, 11524.
Kennedy, Isaac, 1599.
Lancup, Sylvain, 4019.
Loi des différends industriels, 3286.
Louiseville.—Emplacement à, 11512.
Malbaie.—Courrier, 10712.
———Emplacement d'un bureau de poste, 6462.
Montréal.—Bureaux de l'Etat à, 2227.
———Commissaires du port de, 1582.
———Fonctionnaires dimmigration à, 629.
———Parc Lafontaine, 7245.
———Ponts de, 2436.
———Salle dexercices militaires au parc Lafontaine, 2686.
Ottawa.—District fédéral, 2237.
Panneton, C.-R., 951.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Police Gazette, 8364.
Politique navale du gouvernement, 607.
Pontbriand.—Quai, 594.
Projet d'expédition dans le nord, 3667.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Arsenal, 8893.
———Avocats du ministère de la Justice, 7684.
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 814, 1779.
———Cale de construction, 4571.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2226.
———Merger, 1535.
———Railway Light Heat & Power Coy., 1779.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
———Inspection du chemin de fer de, 1397.
Règlements de l'immigration, 3124.
———relatifs aux pêcheries, 8358.
Richelieu-Ontario.—Subvention postale, 595.
Ross Mills.—Bureau de poste, 1532.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601, 8357.
Saint-Charles, Qué.—Barrage de la rivière, 710, 8702.
———Ecluses de la rivière, 8886.
Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Jean-de-Matha.—Bureau de poste à "Moulin Bazinet", 3225.
Saint-Laurent.—Barrage du, 816, 1397.
Saint-Paul.—Quai de la baie, 11390.
Saint-Simon et Tadousac.—Transport du courrier entre, 10710.
Saint-Urbain et la baie Saint-Paul.—Service postal entre, 6461.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé.—Transport du courrier, 11901.
Sainte-Lucie et Lanthier.—Service de courrier, 4564.
Service de la poste rurale, 8038.
Sheets, M., 1399.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Terminus du Transcontinental à Québec, 595, 8035.
Traitement des juges, 2061.
Transcontinental.—Construction, 3276.
Transport des dépêches entre Saint-Tite des Caps et la baie Saint-Paul, 3527.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Wagon pour le ministère de la Milice, 602, 3276.
Wickham-ouest.—Bureau de poste, 7836.

L'ESPERANCE (David-Ovide) *Montmagny.*

DÉBATS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 1336.

Discussion des articles:

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2771, 3500.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2341.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2e lect., 1336; adoptée, 1338; 3e lect., 3409.
——Dépôt et 1ère lect., 485.

PROJETS DE LOI.

Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, motion Middlebro, 1153; 2e lect., 1338; discussion en comité, 2672, 2771, 3034; amendement Barker, 3088; rapport, 3103; réservé pour 3e lect., 3104; 3e lect., 3409; amendement McLean, 3418; reprise de la discussion, 3469; 3e lect., et adoption, 3508.

LEWIS (Edward-Norman) *Huron-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

Huron-Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Toronto Northwestern, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.

LOGGIE (William-Stewart) *Northumberland.*

DÉBATS.

Budget général, 10951 et suiv.
Convention commerciale avec les Antilles, 915.
Forces navales de l'empire, 4026.
Intercolonial.—Lignes tributaires, 1859.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2148.
Forces navales de l'empire, 5007, 5729.

LOGGIE (William-Stewart)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Etablissements de pisciculture, 11131.
Hôpitaux de marine, 11124.
Intercolonial.—Diversion entre Nelson et Derby-Jonction, 11159.
——Installations à Fredericton, 11170.

DOCUMENTS.

Falconer, James, 6943.
Smith, M.-B.-W., 6943.

INCIDENTS.

Ligne de portage entre Nelson et la Jonction Derby, 7106.

QUESTIONS.

Brennan, Vincent, 1183.

MACDONALD (Edward-Mortimer) *Pictou.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6327.
Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657, 661.
Ajournement du comité général, 6095.
Amélioration des grandes routes, 8442, 9087; amendements du Sénat, 12361.
Baldwin, Eugene-O., 8248.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12514.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 736.
Canadian Northern.—Subventions, 12050, 12103.
Convention commerciale avec les Antilles, 2091.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Falconer, David, 652.
Forces navales de l'empire, 2833.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6868.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3179.
Grève sur le C.P.R., 2027 et suiv.
Intercolonial:
——Lignes tributaires, 1965.
——Tarif de transp. des marchandises, 955.
——Transport des employés, 654.
——Vale Road, 953.
Interprétation du règlement de clôture, 9858.
Landry, André, 6801.
Loi des Juges, 11965.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8649.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Présidence du comité, 6197.
Question de procédure, 6145.
Règlement de la Chambre, 6361, 6517, 6540, 6546.
Révocations à Descouse et à Arichat, 941.
Service postal transatlantique, 7422.
Traité anglo-japonais, 7337.
Traitement des juges, 6488, 8287.

Discussion des articles:

Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8413.
Canadian Explosives, Limited, 2645, 2651, 2967

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian Northern, subventions au, 12191.
Colis postaux, 12179.
Convention commerciale avec les Antilles, 2103, 2112, 2124, 2143, 2194.
Forces navales de l'empire, 4421, 4475, 4490, 4601, 4609, 4632, 4951, 5333, 5407, 5691, 5887, 6095, 7485, 9450, 9464, 9626, 9837.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 9123.
New-Westminster.—Commission du port, 2611.
Témiscamingue et Nord d'Ontario.—Subvention, 12219.
Discussion des subsides:
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Arts, agriculture et statistique.—Exposition, 10677.
Chemin de fer I. P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11241.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417.
Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, 6694.
Hansport et Walton.—Quais, 11800.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Intercolonial, 6973.
Inverness.—Réparations au port, 11802.
Lesmore.—Abri des bateaux, 11799.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
Moncton-Edmonton—Réseau, 7026.
Postes.—Service extérieur, 11758.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
Transcontinental:
———Coût de la construction, 7042.
———Enquête, 7018.

DOCUMENTS.

Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657.
Arbuckle, James, 2477.
Bateau transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard, 1029.
Brûlé—Quai de, 682.
Colchester, N.-E.—Destitutions, 4573.
Collision entre le *City of Sydney* et le *Douglas H.-Thomas*, 2327.
Contrat pour transport des malles entre Backshore et Pictou, 2474.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Crowe, colonel, 11136.
Earl Grey.—Echouement du steamer, 1884.
———Grève sur le steamer, 1884.
Falconer, David, 652.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénienne, 2730.
Hoare, Thomas, dommages réclamés pour mort du fils de, 6944.
Humphreys, Ed.-C., 2470.
Iceton, William, 1580.
Ile-Caribou, 682.
Intercolonial:
———Percepteurs de billets, 2058.
———Tarif du transport de marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Jenkins, lieut.-col., 2471.
Kentville, N.-E.—Salle d'armes, 3135.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lyons, capitaine, 2728.
Macdonald, John, 4754.
McKenzie, général, 11136.
Moore, F., lieut.-col., 2059.
Morrison, John-C., 2476.
Northumberland.—Drague, 8703.
Pictou.—Employés de la marine destitués, 1884.
———Lignes postales rurales dans le comté, 725.
Ross, Neil, 893.
Service postal rural entre Marigonish et Arisaig, N.-E., 2477.
———Saltspring et West River Station, N.-E., en 1912, 2477.
Skinner's Cove, 682.
Smith, Angus, 653.
Soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, 4754.
Stellarton, N.-E.—Terrain acquis pour édifice public, 2327.
Transfert de l'hôpital de marine à la ville de Pictou, 2471.
Transport de la malle entre Noël et Walton, N.-E., 7159.
Transport des dépêches entre Tatamagouche et Brûlé-Shore, 6945.
Transport des malles entre Scotsburn Station et West-Branch, 2477, 7159.
Warburton, lieut.-col., 2471.
Westville, N.-E.—Poursuites pour infraction à la loi des pêcheries, 2477.

INCIDENTS.

Adoption des crédits, 6095.
Caron, J.-B.-T., 11191.
Conférence Impériale pour la défense navale, 9716.
Forces navales de l'empire, 4930.
Macdonald, John, 11672.
MacKenzie.—Retraite du général, 10714.
Naturalisation britannique, 9616.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.
Représentation parlementaire, 7149.
Smith, Angus, 653.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Commission des eaux internationales, 4500.
Niobé.—Licenciement des marins, 8461.
Nomination d'un solliciteur général, 2731.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Tarif douanier, 6636.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Uniformité de lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Canadian Northern, projet de loi pour subventions.—Amendements, 12189, 12194-6-7.
Canadian Northern, projet de résolution pour subveentions.—Amendement, 12137-8.
Falconer, David, 652.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Réclamations contre chemins de fer de l'Etat.—Dépôt de projet de loi, 2164-66.
Smith, Angus, 653.

PROJETS DE LOI.

Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.—Dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 3e lect., et adoption, 12253.

QUESTIONS.

Achats du ministère des Postes, 9482.
Baillie, John-M., 614.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bayview.—Homarderie, 823.
Cadenas de sacs du courrier, 7427, 7838, 8356, 8593.
Camp d'Aldershot.—Glace, 2801.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Courrier entre Millsville et Dalhousie-Mountain, 7839.
Courrier entre Pictou et West-River, 7839, 8885.
Crowe, résignation du colonel, 11135.
Différends industriels, 1035.
Enseignement professionnel, 979.
Gazette du Travail.—Correspondants, 822.
Gordon, John-A., 7606.
Halifax.—Arsenal, 1593.
Humphreys, E.-C., 1536.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2137.
Intercolonial:
———Classification des employés, 8596.
———Employés dateliers, 5321.
———New-Glasgow, 952.
———Stellarton, 5320.
———Trenton, 952.
Kingston.—Destitutions au collège royal militaire, 644.
Macdonald, John, 2688.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, DeWolfe, 1187.
McLeod, Malcolm-G., 613.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ontario Equipment Company, 9479.
Patterson, Charles, 1599.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7604.
———Marchandises transportées à, 1181.
———Service de la poste, 4192.
———Steamers de l'Etat, 8592.
———Transport des dépêches, 8592.
———Travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Population du Canada, 978.
Poste de solliciteur général, 629.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Service postal entre Backshore et Pictou, 611.
———Meadowville et Murrayfield, 4302.
———Pictou et Seafoam, 4192.
———Scotsburn et River-John, 4192.
———Tatamagouche et Brûlé-Shoree, 6460.
Soumissions pour Bateau-phare, 4568.
———Chalands à trémie, 4568, 5320.
Stellarton.—Edifice public, 979, 1186.
Tarif douanier, 2062.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.

MACDONELL (Angus-Claude) *Toronto-Sud.*

DÉBATS.

Gold Medal Furniture Mfg Co., 3179.
Grève des photograveurs, 7964.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1339.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Alberta.—Cie d'irrigation et de chemin de fer d', 3113.
Bishopric, George-F., brevet, 2769.
Ebro.—Cie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Meek, Frank-William, 11900.
New Orleans and Grand Isle Co., 3119.
Ordre indépendant des Forestiers, 7555.

Discussion des subsides:
Toronto.—Edifice militaire, 11820.

DOCUMENTS.

Rainy River Nav. Co., 10712.
Réserve de la Glissoire, 3557.

MOTIONS.

Newman, Frederic-Jacob, et autres.—Brevets—Adoptée, 8832.

PROJETS DE LOI.

Bishopric, George-Frederick.—Brevet, 1ère lect., 288; disc., 2644; 3e lect. et adoption, 2769.
Brazilian Traction, Light & Power Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc., 3107; 3e lect., 3173.
Empire Life Insurance Company of Canada, 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Gold Medal Furniture Mfg Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 3177, 3e lect. et adoption, 3183.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Newman, F.-J., et al.—Brevet, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amend. par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect. 950; disc., 3119; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
Ordre indépendant des Forestiers, 1ère lect., 957; réservé, 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 7560.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Toronto Terminals, 2e lect., 10407.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.

MACLEAN (Alexander-K.) *Halifax.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11911.
Budget général, 9936, 10715, 10886.
Convention commerciale avec les Antilles, 909, 2065, 8999, 9003.
Encouragement de l'Agriculture, 8333.
Forces navales de l'empire, 3883, 3906.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6887.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 1299, 1907.
Miller, R.-C., 3765, 3801.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7903.
Obligations du G.-T.-P., 1612 et suiv.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823.
Canadian Explosives, Limited, 2969.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Convention commerciale avec les Antilles, 2100, 2128.
Cour suprême, 8815.
Forces navales de l'empire, 4473, 4617, 4985, 5953, 6026.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4558.
Loi des Banques, 10384.
Poinçonnage des objets en or et en argent. 8921.

Discussion des subsides:

Amherst.—Bureau de poste, 11501.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Coal-Harbour. Quai, 11797.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8943.
Feltzen-sud.—Brise-lames à l'Anse Spindler, 11799.
Fermes expérimentales, 10554 et suiv.
Halifax.—Stations de quarantaine à, 11503.
Intercolonial, 7001.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480 et suiv.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.

DOCUMENTS.

Amereault, James, 1580, 4577.
Appels des décisions de la commission des Chemins de fer, 901.
Arrangements tarifaires entre le Canada et l'Australie, 898.
Banque Internationale, 901.
Bent, Lemuel, 997.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boutilier, Mathew, 899.
Carignan, L.-P., 900.
Changements au tarif douanier du Canada, 899.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 898.
Contrats pour le transport du courrier, 898.
Digby.—Achat de terrain pour quai public, 6943.
Droits de douane sur le bois de sciage, 835.
Droits de douane sur le ciment, 834.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucet, Edward, 4577.
Effectif des principales marines, 3023.
Exportation du saumon *sock-eyed*, 900.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gorman, Jeffrey, 899.
Hall, Thomas-H., 2476.
Hazelton, C.-A.—Emplacement de la gare du G.-T.-P., 899.
Importations de mélasses, etc., des Antilles, 899.
Intercolonial.—Grève d'employés, 900.
———Pièces de fonte, etc., 899.
Johnson, S.-A., 899.
Kanock, B.-C., 8037.
Krant Point.—Quai, 966.
LeBlanc, M., 4577.
Miller, C.-E., 1031.
Mexico.—Bureau du commissaire, 898.
Mundle, J.-A., 1581.
Niobé.—Réparations, 6943.
Petite-Rivière, N.-E.—Brise-lames, 1030, 8902.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Réduction du chien de mer, 10436.
Rivière-aux-Ours.—Travaux.
Service de steamer entre le Canada et les Antilles, 3558.
Service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's Cove, N.-E., 8904.
South-West Cove, N.-E.—Obstacles à la navigation à, 899.
Spry-Bay.—Homarderie, 900.
Stralton, A.-H., 899.
Subventionnement de steamers à Saint-Jean, N.-B., 898.
———entre le Canada et les Antilles, 899.
Suspension de l'application des articles dits *Dumping Clauses*, 6943.
Tableaux des forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, 3014-3022.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Ware, John, 901.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6706.
Contrats résiliés, 11768.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6862.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602.
Question de privilège, 7855.
Question d'ordre, 4983.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047.
Terminus d'Halifax, 7147.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303.

INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 11128.
Crédits supplémentaires, 8991.
Farmers' Bank, rapport de l'enquête sur la, 6938.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.

MOTIONS.

Question préalable.—Amendement, 7917.

QUESTIONS.

Amélioration des grandes routes, 815.
Amherst.—Inspecteur de pavage, 1587.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Approvisionnements de la force permanente, 2800.
Bedford.—Service postal, 2229.
Bridgewater.—Salle d'exercices de, 1187.
Canadien du Nord d'Ontario, compagnie du chemin de fer, 7159.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Fort St-Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Gratifications aux volontaires *re* les Fenians, 818
Halifax.—Directeur vétérinaire général, 9110.
Hobson's Nose.—Phare, 1187.
Importation de ciment, 610.
Intercolonial.—Terminus d'Halifax, 613.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat. 610.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lyons, capitaine V., 2693.
Mack, S.-E., 819.
McLeod, John-S.P., 8398.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
Parrsboro.—Edifice public, 1187.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Recrutement des marins, 10121.
Service du courrier à Salmon-River, N.-E., 4194.
———entre Halifax et Prospect, 2687.
———entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal de Milford-sud et de Lake Munroe, 2229.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.
Transcontinental.—Compte du capital, 9488.
———Construction du, 10232.
Transport des dépêches entre Middleton et Port-George, N.-E., 6949.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier de, 4194.

MACLEAN (William-Findlay) *York-Sud.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11930.
Commercial Acetylene Co., 10641.
Discours sur l'adresse, 430.
Forces navales de l'empire, 2588.
Gogarty, Fanny-Maria, 6940.
Hôtel de la Monnaie, 8908.
Loi des Banques, 1920, 1922.
Loi des Chemins de fer, 9968.
Loi des Epizooties, 9888.
Obligations du G.-T.-P., 1610.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9272, 9283.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9337.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12174.
Commercial Acetylene Company, 11331.
Forces navales de l'empire, 5818.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12206.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3034, 3073, 3096, 3409, 3415.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12241.

INCIDENTS.

Colis postaux, 11697.

INTERPELLATIONS.

Taux océaniques, 2571.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation. —Amendement, 3418; rejeté, 3507.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274, 11286.

PROJETS DE LOI.

Commercial Acetylene Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.

MACLEAN (William-Findlay)—*Suite.*

QUESTIONS.

Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 612.
Pacifique-Canadien.—Emission d'actions communes, 616.

SCRUTIN.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, amendement, 3507; rejeté, 74 à 36.

MacNUTT (Thomas) *Saltcoats.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 165.
Loi des Epizooties, 9894.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7940.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4795,5460.

DOCUMENTS.

Bow, William, 2730.
Lane, J., 1581.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Saltcoats.—Révocations, 964.
Sullivan, J.-J.—Election Macdonald, Man., affidavit, 173.

INCIDENTS.

Election Macdonald, question de privilège, 2062.
Explications concernant un fait personnel, 2035.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7153.

PROJETS DE LOI.

Creighton, Edward Mackay, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

MARCIL (Hon. Charles) *Bonaventure.*

DÉBATS.

Budget général, 10871.
Forces navales de l'empire, 2783, 2803.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 1133.
———Lignes tributaires, 1821.
Loi des Banques, 10669.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7981.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5040, 5546, 5991.

Discussion des subsides:

Anse-aux-Gascons, Qué.—Brise-lames, 11811.
Allocations pour la milice, 11329, 11341.
Arts, agriculture et statistiques.—Exposition, 10681.
Intercolonial.—Matériel roulant, 11223.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11032.
Postes.—Traitements, etc., 11589.
Service postal d'hiver, 11050 et suiv.
Travaux publics.—Appointements, 11399,

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Administration des chemins de f r de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 8902.
Amyot, P.-E., 683.
Baie des Chaleurs.—Subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bonaventure.—Annulation de contrats de la malle, 684.
———Bureaux de poste, 2327, 7607.
———Changements dans les emplois de maîtres de poste, 5325.
———Commissaires-enquêteurs, 7607.
———Contremaître général et autres employés, 682.
———Destitutions d'employés de la Marine et des Pêcheries, 7850, 11136.
———Destitutions de maîtres de poste, 11136.
———Dragage à la rivière, 4575.
———Dragage à Sainte-Anne de Restigouche et Cross Point, 4575.
———Enumérateurs du rencensement, 684.
———Fonctionnaires du ministère de la Marine, 683.
———Maîtres de poste révoqués, 684.
———Nouveaux bureaux de poste dans comté, depuis octobre 1911, 682.
———Personnel de Marine et Pêcheries, 2327.
———Transport du courrier, 683.
———Travaux publics depuis octobre 1911, 682.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourque, Alexis, 8365.
Bugeaud, Fabien, 683.
Bujold, Louis, 8365.
Caisley, John, 8366.
Caldwell, A.-B., 683.
Canada, steamer, 683.
Caplan à Paspébiac, chemin de fer Atlantique de, 2327.
Dea, Edmond, 684.
Fallu, Lazare, 8366.
Intercolonial et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
Labillois, Alexis, 8366.
Landry, Jos.-Ed., 8597.
LeBlanc, Napoléon, 7850.
Marcotte, Mme Z., 8366.
Matapédia.—Incident du drapeau, 8597.
Micmacs.—Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des, 4019.
Mowat, M.-M., 7607.
New-Carlisle.—Station agronomique, 8902.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pont sur la rivière Restigouche, 8902.
Quebec & Oriental Railway, etc., 682, 684, 7607.
Scoles, C.-R., réclamation de, 684.
Taché, C.-E., 683.
Tarifs de fret de certains chemins de fer, 684.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Facteurs ruraux, 11738.
LeGallais, J.-A., 11607.
Marcotte, Mme, 11747.
New-Carlisle.—Edifice public, 11508.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Traduction des relevés, 11393.

QUESTIONS.

Achats d'horloges, 9483.
Alain, Jean, 11907.
Alain.—Transport du courrier, 11901.
Avignon.—Bureau de poste, 5322, 7843.
———Receveur de la poste, 6948.
Baie des Chaleurs.—Chemins de fer, 2228.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Bouées dans la rivière, 11525.
———Chèques à recenseurs, 2481.
———Distribution des faveurs ministérielles, 3525.
———Nominations d'inspecteurs des poids et mesures, 6948.
———Recenseurs, 2435.
———Service du transport des dépêches, 8893.
———Station des signaux, 10711.
———Surveillant des travaux, 7843.
Bourdages, P.-B., 7848.
Bourque, Alexis, 7849.
Bujold, Louis, 7848.
Caldwell, Arthur-B., 8360.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3527, 4563, 7426.
Cap-Noir-Est.—Bureau de poste, 4567.
Carleton.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
———Mur de soutènement, 11391.
———Service du courrier, 7846, 8361.
Chapados, Simon, 10350.
Chemin de fer Atlantic, Quebec and Western, 4015.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Cullen, Francis, 11392.
Dea, Edmond, 7435.
Escuminac.—Bureau de poste, 4566.
Inspection des poids et mesures dans le district de Québec, 8360.
Labillois, Alexandre, 7848.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Leblanc, Maurice, 7843.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Métapédia.—Incident du drapeau, 7600.
Miguasha.—Service de distribution de la malle, 7840.
Mowatt, M., 7433.
New-Carlisle.—Edifice public, 7841.
———Ferme expérimentale, 7605.
———Station d'expérience, 2231.
Pabos.—Brise-lames, 981, 1181.
Paspébiac.—Quai, 10830.
Port-Daniel-Centre.—Bureau de poste, 4567.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Restigouche Boom Company, 7846.
Rivière Nouvelle, 10830.
Robitaille.—Bureau de poste, 5322.
———Revenu de la poste, 9486.
Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Service de vapeurs sur Dalhousie, 7841.
Thibodeau, Louis, 11908.

MARCILE (Joseph-Edmond) *Bagot.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3289.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4679, 9672.

DOCUMENTS.

Faneuf, J.-E., 964.
Morin, D., 964.
Nadeau, L., 964.

QUESTIONS.

Acton-Vale.—Edifice public, 911.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Saint-Edouard.—Station de l'Intercolonial, 952.
Scibouet.—Travaux publics, 1175.
Transport du courrier entre Acton-Vale et Saint-Théodore, 822.
———entre Danby et Sainte-Christine, 820.

MARSHALL (David) *Elgin-Est.*

PROJETS DE LOI.

Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

MARTIN (Médéric) *Montréal, Sainte-Marie.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5558.

INCIDENTS.

Budget en français, 6362, 6609, 6653.
Cadenas de sacs à dépêches, 7427, 7837, 8116.
Salle d'exercices de Victoria, C.-A., 4193.

MARTIN (William-Melville) *Regina.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6232.
Budget général, 10907.
Colis postaux, établissement d'un service de, 1553.
Donaldson, affaire, 8174.
Forces navales de l'empire, 2913.
Loi des Banques, 2374.
Loi des Grains, 9377, 9386.
Primes aux volontaires, 9172.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5437, 5882.
Discussion des subsides:
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6688.

DOCUMENTS.

Baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière Winnipeg, 8366.

MARTIN (William-Melville)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Demie Est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest, 3e méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Loi pour empêcher l'emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
Révocations à Regina, 965.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Terres de la Saskatchewan et de l'Alberta offertes pour préemption, 3559.
Travaux exécutés dans l'agence des terres de Regina, 2480.
Ventes des terres des écoles de la Saskatchewan, 3275.

INCIDENTS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8599.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6632.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9228.
Traitement des juges, 6484.

INTERPELLATIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8462.

MOTIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, motion rejetée, 8609.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Facteurs de la poste, 2484.
Jones, J.-P., 9868.
Inspecteurs de homesteads, 626.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Service des dépêches à Regina par le G.-T.-P., 2004.
Sipes, A.-C., 2005.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4190.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales à Prince-Albert, 2797.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.

McCOIG, (Archibald-Blake) *Kent-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6845.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4888.

DOCUMENTS.

McInnis, J., 1581.

INCIDENTS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6844.

QUESTIONS.

Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801, 3133.

McCRANEY (Geo.-E.) *Saskatoon.*

DÉBATS.

Donaldson, affaire, 8237.
Loi des Grains, 8433.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8044.
Primes aux volontaires, 9169.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8833.
Canadian Northern, 4517.
Forces navales de l'empire, 4728, 5418, 9667.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Loi des Grains, 8926, 9383, 9390.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8828.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.

DOCUMENTS.

Manley, H.-B., 2471.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Ullyot, G.-M., 2471.
Ventes de terres des écoles dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3136.

INCIDENTS.

Ullyot, G.-M., 6950.

PROJETS DE LOI.

Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 8116.
Hazell, F., 7434.
Manley, H., 6463.
Prince-Albert.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Saskatoon.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Ullyott, G.-M., 6464.

McCREA (Francis-N.) *Sherbrooke.*

DÉBATS.

McLeod, Duncan, 7110.
Uniformité des tarifs de transport, 11279.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4774.

DOCUMENTS.

McLeod, Duncan, 2471.

INCIDENTS.

McLeod, Duncas, 7105.

QUESTIONS.

McLeod, Duncan, 651.
Vols de dépêches, 7835.

McCURDY (Fleming-Blanchard) *Shelburne Queens.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11921, 11927.
Canadian Northern, subventions au, 12064.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1850.
Loi des Banques, 10615 et suiv., 10957 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.

McKAY (James) *Prince-Albert.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 291.
Donaldson, affaire, 8216.

McKAY (James)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Banques, 10382.
Loi des Grains, 9379.
Taux de transport de l'Ouest, 9250.

Discussion des articles:

North West Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.

INTERPELLATIONS.

Manitoba North Western, 12026.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.

McKENZIE (Daniel-D.) *Cap-Breton-Nord.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6346 et suiv.
Amendements à la loi de navigation, 807.
Antigonish, élection d', 10520.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 735.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8231.
Discours sur l'adresse, 184.
Forces navales de l'empire, 2885, 10289.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6882.
Grève des photograveurs, 7977.
Intercolonial.—Extension du réseau, 2038.
———Lignes d'embranchement, 9129.
———Lignes tributaires, 1843.
Landry, André, 6813.
Loi des Juges, 11967.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Macdonald, Alexander, 1017.
Marine marchande du Canada, 934.
McNeil, Lauchlin, 870.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7771.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10027 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3378, 3443.
Règlement de la Chambre, 6538.
Rentes viagères de l'5tat, 9884.
Service des phares et des côtes, 6417.
Traité anglo-japonais, 7242, 7382.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Avancement de l'instruction agricole, 8756.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8380, 8394.
Code criminel, modification du, 11942.
Convention commerciale avec les Antilles, 2189.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6836.
Forces navales de l'empire, 4652, 4660, 5528, 5977.
Loi des Grains, 8932.
Loi des Postes, 12265.
New-Westminster.—Commissaires du port, 3104.
Radiotélégraphie, 8936.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2775.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12248.
Vancouver.—Commissaires du port, 9155.

Discussion des subsides:
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Appointements à l'agriculture, 6931.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Boisdale.—Quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Etudes et inspections des chemins de fer, 11642.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11886.
Intercolonial, chemin de fer, 6982.
———Déviation aux mines de Sydney, 11232.
———Matériel roulant, 11226.
Inverness.—Réparations au port, 11801.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Marine et Pêcheries.—Admin. centrale, 11019.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pilotage, etc., 11119.
Postes.—Service extérieur, 11734.
Sauvages en général.—Maison de l'instituteur à Nyanza, Victoria, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11808.

DOCUMENTS.

Arsenault, John, 896.
Astephen, Abraham, 898.
Bain, Roderick, 2729.
Barry, M., 1584.
Burchill, George, 896.
Cann, Henry, 897.
Day, Joseph, 1578.
Dugas, Richard, 897.
Dunlop, Daniel, 896, 1580, 2729.
———Mary, 897.
Forbes, A.-R., 896.
Fraser, John, 1578.
Gannon, A.-T., 897.
Gillies, Duncan, 1577.
Grantmyre, James, 897.
Hackett, Wm., 897.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Johnston, Donald, 11909.
King, N.-E.—Destitutions dans le comté, 4754.
Lawlor, Wilson, 896.
Livingstone, M.-G., 895.
Maloney, James, 1580.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Marsh, William, 897.
Matheson, Alex., 2728.
McAulay, Donald, 1580.
McDonald, Archibald, 8903.
———John, 896.
———P.-J., 896.
———Rodrick, 1579.
McDougall, D.-J., 896.
McEachern, Hugh-D., 896.
McKay, A.-G., 6945.
———Mme O.-J., 2729.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
———Murdock, 897.
McLean, Dr J.-W., 898.
———Thomas-Chalmer, 1580.
McLeod, Rod., 6942.
McNeil, J.-A., 895.
———John-C., 2475.
———Neil, 158.
Morrison, D.-J., 6942.
———John-G., 1577.
Musgrave, Robert, 1578.
New-Campbellton.—Personnel des douanes, 8987.
North-Sydney.—Travaux et réparations de l'édifice public, 7160.
Nyanza.—Terres des sauvages, 3670.
Rindress, Horace, 1578.
Shean, Joseph, 897.
Sydney-Mines.—Personnel des douanes, 8987.
Voie ferrée entre Estmere et Baddock, 725.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2308.
Canal Saint-Pierre, 11621.
Contrats résiliés, 11782.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Election de Cap-Breton-Nord, 8400.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Explication sur un fait personnel, 1192.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
North-Sydney.—Edifice public, 11507.
O'Brien, Michael, 11089.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement à l'article 2, modification, 4661.

QUESTIONS.

Astephen, Abraham, 3531.
Boulardarie-Centre.—Bureau de poste, 2688.
Canal Saint-Pierre, 1396.
Cape Breton, la drague, 1588.
Heckey, Richard, 3531.
Intercolonial.—Section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
McLean, J.-W., M.D., 3531.
Navires marchands étrangers.—Vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton.—Douanier, 2689.
North-Sydney.—Edifice public, 3664.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.

McLEAN (Angus-A.) *Queens.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12366 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 757.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8753.
Forces navales de l'empire, 9835.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8804.

Discussion des subsides:

Chemin de fer I.P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11244.
Destitution de Mme Weare, à Coal-Creek, 3274.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.

McLEAN (Hugh-Havelock) *Sunbury-Queens.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2954, 2974.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11357, 11377

DOCUMENTS.

Destitutions de fonctionnaires dans le district de Sunbury-Queens, 682.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5572.

DOCUMENTS.

Broderick, M., 1582.
Cumming, Neil, 1578.
Henderson, Adam, 1579.
Saver, W.-H., 1578.
Scott, W.-A., 1578.
Williams, J.-D.-R., M.-D., 1578.

MEIGHEN (Arthur) *Portage-la-Prairie.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6334.
Banques et commerce de banque, 11923.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3468, 3762, 3810.
Discours sur l'adresse, 247.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 10378 et suiv.
Loi des Chemins de fer, (gardes-bestiaux), 969.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7738, 8491, 8559, 9848.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9999.
Motion d'ajournement Béland, 8076.
Question de procédure, 6161 et suiv.
Règlement de la Chambre, 6515.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7376, 7412.

Discussion des articles:

Canada Western Trust and Mortgage Co., 2669.

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canadian Explosives, Limited, 2645.
Forces navales de l'empires, 4634, 9628.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3089.

DOCUMENTS.

Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303-4, 9307-12.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5160.

MOTIONS.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lect.; adoptée, 11132.
Création d'un système de crédit agricole, 3226; adoptée, 3274.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9300, 9311; non adoptée, 9356.

PROJETS DE LOI.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 1ère lect., 10829; 3e lect., 11722.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lecture; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage, 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 7418; 2e et 3e lect., 8303.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Loi des Chemins de fer (gardes-bestiaux)—dépôt et 1ère lecture, 969.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 7399; 2e délibération et adoption, 11062.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Sociétés coopératives de crédits.—Dépôt et 1ère lect., 9299.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Création d'un système de crédit agricole, dépôt, 3226; adoption, 3274.

MICHAUD (Pius) *Victoria, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2950.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6878.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8011.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.

Discussion des articles:

Cie de ponts Van Buren, 11718.
Forces navales de l'empire, 9772.

Discussion des subsides:

Transcontinental National, 11561.

DOCUMENTS.

Cameron, Thomas, 902, 2326.
Cussuck, Patrick, 2326.
Martin, Cyprien, 3560.
Nadeau, Epiphane, 7436

MICHAUD (Pius)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cameron, Thos., 646.
Inman, Charles-R., 1185.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Roy, Fred-A., 11526.

MIDDLEBRO (William-Sora) *Grey-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6858.
Forces navales de l'empire, 1482, 10253.
Loi des Grains, 9382.
Miller, R.-C., 3762, 3781.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10033.
Question de procédure, 6149.
Service des phares et des côtes, 6403.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4625.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3065.

INCIDENTS.

Comparution de R.-C. Miller devant la Chambre, 3464, 3560, 3762, 3768, 3769.

MOTIONS.

Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464; adoptée, 3468, 3561, 3776.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.

RAPPORTS.

Deuxième rapport du comité des Comptes publics, dépôt, 1995.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5186, 5910.

PROJETS DE LOI.

Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8829.

QUESTIONS.

Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

DÉBATS.

Amendement à l'adresse, 581.
Forces navales de l'empire, 3347.

SCRUTIN.

Amendement à l'adresse, 590.

MORPHY (H.-B.) *Perth-Nord.*

DÉBATS.

Fermes expérimentales, 10555.
Forces navales de l'empire, 1729, 1740.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6880.
Immigrantes, protection des, 12526.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Pollution des eaux navigables, 8882.

MORPHY (H.-B.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Règlement de la Chambre, 6543.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8757.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.

INCIDENTS.

Poirier, Pascal, 8969.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de Guelph à Goderich, 3e lect., 2203.

MORRISON (Alexander) *Macdonald.*

Présentation, 4.

PROJETS DE LOI.

Hearns, Jess-W., pour faire droit à, 1ère l., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

MUNSON (Charles-Arthur) *Northumberland-Ouest.*

DÉBATS.

Budget général, 10851.
Discours sur l'adresse, 4773.
Droit sur les machines à fossoyer, 6847.

PROJETS DE LOI.

Beaver Fire Insurance Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect., 9409.

MURPHY (Hon. Charles) *Russell.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6109, 6236.
Discours sur l'adresse, 556.
Forces navales de l'empire, 4199.
Hôtel de la Monnaie, 8912.
Loi des Banques, 1307.
Modification de règle 17 de la Chambre, 6522, 8078.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6724.
Question de procédure, 6175.
Rentes viagères de l'Etat, 9874.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3964, 4108.
Colis postaux, 12181.
Forces navales de l'empire, 4935, 5661.

Discussion des subsides:

Commission de Conservation, 6668.
——Service Civil, 6673.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Ottawa, nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11492.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12387.
Travaux publics.—Appointements, 11398.

DOCUMENTS.

Canal Rideau.—Baux accordés pour remises à embarcations, 8597.
Code, W.-J.—Témoignages entendus et rapports faits, 7436.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Dow, Robert, 685.
Easton, H.-B., 1584.
Enquêtes dans le service ciivl, 685.
Intercolonial.—Nombre de barils de clous achetés, 6464.
Maher, John, 685.
Marion, Alex., 685.
McArthur, Duncan, 685.
McCartin, James, 685.
Murphy, James, 685.
North-Bay à Sturgeon-Falls, grande route, 4020.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Russell, maîtres de poste, 685.
Slack, W.-F., 3558.
Thivierge, Emery, 685.
Van Camp, Byron, 1581.

INCIDENTS.

Imprimerie nationale, 11411.
Ottawa et Daniskin, service du courrier, 11746.

INTERPELLATIONS.

Miller, R.-C., cas de, 5323.

PROJETS DE LOI.

Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.

QUESTIONS.

Autorisation des compagnies, 616.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Canadian Northern, 12147.
Canal Rideau, 6452.
Commission du Service public, 1788.
Conway, M.-T., 7436.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gutelius, N., 615.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Loi des Compagnies, 615.
Lynch, Stanton, 615.
Monk.—Secrétaire particulier de M., 603, 980.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Ottawa.—Achats de terrains par le gouvernement à, 2801.
Parry-Sound.—Inspecteur des poids et mesures, 4193.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Rapport de la commission d'enquête sur la marine, 4568.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Rockliffe.—Champ de tir de, 604.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Slack, W.-F., 3134.
Tye, W.-F., 615, 1393.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno) *Terrebonne.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Loi des Falsifications, 11986.

Discussion des subsides:

Bureau de poste de Sainte-Thérèse, 11519.
Revenu de l'Intérieur.—Administration, 12462.
———Employés de l'accise, 11848.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno)—*Suite.*

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11855 .
Delorey, Moses, 11855.
Denrées, service de l'insp. des, 12465 et suiv.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.
Frénette, M., salaire de, 11865.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
———Québec, 11866.
Laforce, J.-E., 11843.
Macdonald, John, 11673.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Martin, Elie, 11864.
Thompkins, Patrick, 11864.
Van Antwerp, M., 11866.

PROJETS DE LOI.

Falsifications, 1ère lect., 10573, 11987.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect., et adopt., 11986.

QUESTIONS.

Agents douaniers du comté de L'Islet, 2230.
Antigonish.—Inspecteur des denr es alimentaires.
Caldwell, Arthur.-B., 8360.
Déland, A.-N., 647.
Dugal, Alphonse, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Employés du Revenu de l'Intérieur.—Destitués dans Rimouski, 2239.
Gilbert, Arthur, 632.
Humpheys, E.-C., 1536.
Inspecteurs des poids et mesures, Bonaventure, 6948.
———Parry-Sound, 4193.
———Québec, district de, 8360.
Inspecteurs du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Laforce, J.-E., 3223.
Macdonald, John, jr, Saint-Jean, N.-B., 2688.
Poirier, J.-N., 648.
Saint-Roch-des-Aulnaies.—Fonctionnaires de l'accise, 827.

RAPPORTS.

Revenu de l'Intérieur, dépôt, 5.

NEELY (David-Bradley) *Humboldt.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6225.
Amélioration des grandes routes, 8426.
Discours sur l'adresse, 410.
Donaldson, affaire, 8203.
Loi des Inspecttions et de la vente, 9961.
Transports dans l'Ouest, 6238 et suiv., 9191.
Uniformité des tarifs de transport, 11282.

Discussion des articles:

Chemin de fer Nord-Canadien, 4524.
Forces navales de l'empire, 5492.
Loi des Inspections et de la vente, 12277, 12284.

NEELY (David-Bradley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11595.

DOCUMENTS.

Proctor, Edward, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., 2326.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4787.
Lloydminster.—Maître de poste, 11777.
Lyster, N.-S., 11777.
Wakaw.—Bureau de poste, 11772.

INTERPELLATIONS.

Wakaw.—Receveur de la poste, 11615.

QUESTIONS.

Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Inspecteurs des homesteads.—Humboldt, 819.
———Smythe, 641.
Remaniement de la carte électorale, 625.
Selkirk, élection de, 981.
Settee, garde-forestier, 643.
Vente des terres fédérales, 624.
Wynyard.—Terres fédérales, 4017.

NESBITT (Edward-Walter) *Oxford-Nord.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Aide pour l'ayancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215.
Ajournement du comité, 6110.
Amélioration des grandes routes, 9095.
Banques, 1305, 2350.
Banques et commerce de banque, 11924.
Budget général, 10802.
Convention commerciale avec les Antilles, 927.
Création d'un système de crédit agricole, 3253.
Droit sur les machines à fossoyer, 6856.
Embranchements du Canadian Northern.—Message du Sénat, 11722.
Encouragement de l'agriculture, 8303.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1556.
Forces navales de l'empire, 1509.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8793.
Loi des Chemins de fer, 9971.
Loi des Epizooties, 9830.
Loi des Juges, 12148.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7794.
Question de procédure, 6178.
Règlement de la Chambre, 6531.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3490.
Traitement des juges, 6484.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8838.
Association protectrice des médecins canadiens, 3980.
Avancement de l'instruction agricole, 8748, 8766.

NESBITT (Edward-Walter)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Brevet d'A.-D. Richard, 3956.
Canada Permanent Trust Co., 2685.
Canadian Explosives, Limited, 2651.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4512.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2772.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Forces navales de l'empire, 5212, 5726, 9731.

Discussion des subsides:
Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11118.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Douanes.—Appointements, 7689.
Ottawa.—Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11480.
Rivière Montréal, 11827.
Transcontinental National, 11462.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Scott, Os., 1581.

INCIDENTS.

Algoma Steel Co., 7065.
Facteurs ruraux, 11745.
Forces navales de l'empire, 51149.
Ventilation des palais administratifs, 11406.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur lac Winnipeg, 11128.

PROJETS DE LOI.

Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Envoi de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Importation du ciment, 622.

NICKLE (William-Folger) *Kingston.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12347.
Banques et ocmmerce de banque, 11917.
Banques, loi des, 10582 et suiv.
Création d'un système de crédit agricole, 3256.
Discours sur l'adresse, 14.
Loi modifiant la loi des pénitenciers, 11664.
Présidence du comité, 6196.
Règlement de la Chambre, 6575.
Subventions au Nord-Canadien, 12110.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:
Association protectrice des médecins canadiens, 3984.

Discussion des subsides:
Péénitenciers.—Saint-Vincent de Paul, 11300.

INCIDENTS.

Question de privilège, 510.

NICKLE (William-Folger)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 3986.

NORTHRUP (William-Barton) *Hastings-Est.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3593.
Primes à la fabrication du plomb, 10457 et suiv.

MOTIONS.

A l'effet que le ministre de la Marine soit entendu au lieu du député de Québec-Est, 7631; adoptée, 7632.

PROJETS DE LOI.

Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Nathanson, L.-Nathan, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

OLIVER (Hon. Frank) *Edmonton.*

DÉBATS.

Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2216.
Ajournement du comité, 6124.
Améliorations des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12352.
Banques et ocmmerce de banque, 11925.
Budget général, 11901.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4509.
Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8608.
Compagnie du chemin de fer Calgary-Fernie, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 2064, 2089, 2098, 2170, 9030.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 50.
Encouragement de l'agriculture, 8315.
Forces navales de l'empire, 1366, 4259.
Kitsilano, réserve, 8706.
Loi des Banques, 2399, 2414, 10377, 10576.
———Epizooties, 9891.
———Grains, 9395.
———Juges, 11971.
———Pénitenciers, 11661.
McNeil, Lauchlin, 861.
Miller, R.-C., 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7859, 8064.
Motion d'ajournement Béland, 8064.
Pollution des eaux navigables, 8881.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12212.
Primes à la fabrication du plomb, 10452.
Primes aux volontaires, 9160.
Question de procédure, 6164.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 903.
Service télégraphique impérial, 9292.
Subventions au Nord-Canadien, 12115.
Taux de transport dans l'ouest, 9194.
Traité anglo-japonais, 7233, 7347, 7350, 7411.
Transport des facteurs en tramways, 11795.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11275.
Union, Cie d'assurance sur la vie, 8608.

Discussion des articles:

Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3898.
Association des comptables du Canada, 3902, 4106.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8752, 8764.
Burrard-Inlet.—Pont, 12030.
Canada Hail Association, 3897.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2966.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Colis postaux, 12183.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Encouragement à l'agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4656, 5553, 6007, 9624, 9827.
Galerie nationale du Canada, 9258.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
———prêt, 12204.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Traction Company, 9226.
Loi des Grains, 8925.
Loi des Inspections et de la Vente, 12283.
Newman, F.-J., brevets de, 3901.
New-Westminster.—Commission du port, 2609.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2652.
Northwest Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.
Nouvelle-Orléans et Grand-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force, 3119.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Police fédérale, 8807.
Port Nelson ,Cie de, 7398.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Prudential Life Insurance Co., Canada, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988.
Richard, A.-D., brevets de, 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2771, 3061, 3098.
Vancouver.—Commissaires du port, 9164.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Winnipeg.—Approvisionnement d'eau, 11061.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Allocations pour la Milice, 11328, 11336.
Archives publiques, 11873.
Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10676.
Commission anglo-américaine, 11324.
Corps de cadets, 11385.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8939.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
———Pont sur la Saskatchewan, 11837.
Exercices militaires annuels, 11363, 11372.
Fermes expérimentales, 10566.
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration chinoise, 11893.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11887.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11844.
Ligne télégraphique Saskatchewan-Alberta, 11839.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11823.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Ministère des Mines.—Divers, 11895.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11592.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Pénitencier du Manitoba, 11317.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
———Colombie-Anglaise, 11317.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Rivière Athabaska.—Améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11471.
Rivière Rouge.—Ecluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 3462.
Sauvages.—Réserve de Kitsilano, C.-A., 11897.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
Vancouver.—Quai, 11500.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.

DOCUMENTS.

Association forestière du Canada, 9870.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Edmonton.—Destitutions, 687.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Grand-Tronc-Pacifique.—Condition des travailleurs sur le, 3274.
Macdonald, Man.—Election, télégrammes, 57.
Mackenzie.—Election de Macdonald, affidavit, 74.
Moran, Edward-P., 1581.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Octroi de scrip de métis à Albert Saint-Denis, 4020.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O. de 30-25-72, 6618.
Prince, R.-J.-A.—Election de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Albert, Sask.—Choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert.—Concession de terre, 9112.
Quart N.-E. de 14-75-15-5, 8904.
Quart N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4, 4020.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des Métis, 4020.
Réserve indienne de Kitsilano, 9112.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Sifton, W.-B.—Election de Macdonald, affidavit, 69.
Walsh, George, 1582.

INCIDENTS.

Certificats de terre aux soldats du Sud-Africain, 1317.
Demande de documents, 3162.
Demandes relatives à des rapports, 9499.
Dépôt d'un document, 9364.
Edmonton.—Travaux de protection, 11832.
Explication sur un fait personnel, 2006.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11880.
Kitsilano.—Réserve indienne, 8990.
Réponses inexactes, 710.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11602.
Ullvet, G.-M., 6952.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.

INTERPELLATIONS.

Concession d'un terrain à Arthur Donaldson, 8031, 8119, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Demande de rapports, 12150.
Inspection de homestead à Prince-Albert, 8598.
Nord-Canadien, 11792.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Question de règlement, 9176.
Réserve indienne de Kitsilano, 8706, 8884, 11137.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, amendement rejeté, 9066.
Amendement à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12133; déclarée irrégulière, 12135.
Amendement au bill du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12205; rejeté, 12209.
Blâmant M. l'Orateur suppléant, 10007.
Censure de l'hon. Robert Rogers, *re* Arthur Donaldson, 8119.
Concession de terre à Prince-Albert.—Réservée, 9112.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031.
Rogers, Hon. Robert, blâmé *re* Arthur Donaldson, 8031.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Traité anglo-japonais, amendement à la 3e lect., 7350; rejeté, 7390.

PROJETS DE LOI.

Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect, 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Arpentage d'un township de l'Ouest, 9488.
Burriss, R.-A., 827.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Douglas, Howard, 4019, 7434.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Macdonald, Gordon, 828.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Messageries, tarif des, 9612.
Osborne, Frank-A., 1037.
Réserve forestière, 4018.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4016.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vernon, C.-A.—Inspecteur des agences des sauvages, 4562.

OSLER (Sir Edmund-Boyd) *Toronto-Ouest.*

DÉBATS.

Banques, 1943 et suiv.
Immigrantes.—Protection des, 12525.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8670.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6687.
Impression des billets fédéraux, 6692.

PROJETS DE LOI.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc. 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et ad., 2686.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc, des art., 9356; 3e lect. et ad., 9356.

PACAUD (Lucien-Turcotte) *Mégantic.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 253.
Forces navales de l'empire, 4169.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5148, 5903.

DOCUMENTS.

Place, L., 1582.
Talbot, Arthur, 2480.
Webster, Joseph-H., 2326.

PACAUD (Lucien-Turcotte)—*Suite.*

QUESTIONS.

Roberge, Mlle M.-D., 2239.

PAPINEAU (Louis-J.) *Beauharnois.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5054, 5744.

DOCUMENTS.

Lebœuf, Aurèle, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Mackay, John, 2326.
Thisdale, Lucien-O., 901.

PAQUET (Eugène) *L'Islet.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4251.

DOCUMENTS.

Causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, 3136.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., 11184.
Caron, J.-B.-T., 11184.
Explication sur un fait personnel, 8991.
Société Royale du Canada, 11406.

QUESTIONS.

Asselin, rapport de M., 2002.
Destitutions dans l'Islet, 3134.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3128.

PARDEE (Frederick-Forsyth) *Lambton-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6859.
Forces navales de l'empire, 3184.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6883.
Loi des Banques, 2536.
Radiotélégraphie, 797.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2142, 2151.
Cour suprême, 8817.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6834.
Forces navales de l'empire, 5282.
Loi des Banques, 10413.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Législation.—Impressions, etc., 6933.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11495.

PARDEE (Frederick-Forsyth)—*Suite.*

DOCUMENTS.

McKelvey, James, 2480.

PROJETS DE LOI.

Meek, Frank-William, 1ère lect., 11131; 2e lect., 11336; disc. en comité, 11900, 12078; 3e lect. et adoption, 12081.
Monds, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6397; 3e lect., 6936.
Ontario-Michigan, Compagnie du chemin de fer, 1ère lect., 484; 3e lect., 2203.
Ottawa Terminals Railway Co., 2e lect., 780.

QUESTIONS.

Retards dans le dépôt des documents, 3286.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe) *Québec-Comté.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6315 et suiv.
Ajournement du comité général, 6110.
Alameda.—Directeur de la poste, 678.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12510 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7140.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1558.
Demande de documents, 4419.
Discours sur l'adresse, 514.
Duchemin, M., 680.
Forces navales de l'empire, 1110, 1120.
Lanigan, Ernest, 961.
McNeil, Lauchlin, 857.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10063.
Québec.—Commissaires du port, 8275.
Question de procédure, 6152.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Royal National Sanitarium Association, 983.
Service télégraphique impérial, 9267.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12151.
Forces navales de l'empire, 4713.
Loi des Postes, 12253.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3098, 3501.
Service télégraphique sans fil, 11997.

Discussion des subsides:

Administration du ministère des Postes, 11707.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Archives publiques, 11873.
Bureau de poste.—Service extérieur, 12448.
Fraser, Alex., 12449.
Gauvreau, N., 6494.
Irish, F., 12449.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
Ministère des Postes, 11681.
———Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Paris.—Traitements et dépenses de l'agence, 11874.
Québec.—Bassin de radoub, 7045.
Service des postes.—Dépenses casuelles, 6493.
Service postal.—Extérieur, 6496.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Convention pour le service postal transatlantique, 7425.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
———Smith *re* cadenas, 7124.
———Verret, *re* cadenas, 7126.
Tableaux comparatifs des prix des compagnies de messageries, 12161, 12166.
Transcontinental National, 11571.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6955.
Affaire Coderre, 5810.
Banque Internationale du Canada, 2298.
Boîtes de livraison rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453.
Bourke, colonel, 11747.
Budget en français, 6607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11752.
Demande de documents par M. Law, 7855.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711.
Granby.—Receveur de la poste, 11603.
Laberge, Madame, réclamation de, 813.
Lyster, N.-S., 11779.
Machines à vendre les timbres, 11708.
Machines à vendre timbres-poste, opinion du ministère de la Justice, 11715.
Mailloux, Madame, 11677.
Poste rurale, 10356.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2254.
Réclamations des facteurs, 11604.
Saint-Amand et Frelighsbury, courrier entre, 11766.
Service de télégraphie sans fil, 11736.
Service postal transatlantique, 7418, 10713.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11599.
Successeur de M. Roy aux Archives, 11873.
Traducteurs.—Limite d'âge fixée après examens pour candidats au poste de, 11868.
Traducteurs, nouveaux, 11868.
Vaudreuil.—Maîtres de poste, 2006.

INTERPELLATIONS.

Aylmer, Qué.—Directeur de la poste, 8038.
Colis postaux, 3468.
Demande de documents, 4418.
Demandes de rapports, 7153.
Dépôt de document, 6619.
Gunn, Georges, 5315.
Paquet, William-J., 5315.
Shantz, David, 6956.

MOTIONS.

Amendement à la loi des bureaux de poste. Adoptée, 11910.

PROJETS DE LOI.

Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect. et discussion en comité, 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Loi des Postes, modification, 2e lect. et discussion, 12253; 3e lect. et adoption, 12269.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pensions viagères, 3e lect., 1056.
Rentes viagères de l'Etat, dépôt, 9497; 1ère lect., 9988; disc. des articles, 10126.
Service télégraphique impérial, dépôt, 9267; 1ère lect., 9299; 2e lect. et disc., 11993; rapport, 12003; 3e lect. et adoption, 12007.
Télégraphes océaniques, amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12517.
Traitement des employés des postes. Dépôt et 1ère lect., 12143.
Transport des facteurs sur les tramways. Dépôt et 1ère lect., 3862; retrait du bill, 11792, 11795.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Amendement à la loi des bureaux de poste, dépôt, 11910
Colis postaux, dépôt, 10124; adoption, 10357.
Rentes viagères de l'Etat, 9871; 2e lect., 9888; adoption, 9888.
Service télégraphique impérial, rapport et 1ère lect., 9299.
Service télégraphique interimpérial, dépôt, 10229.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.

QUESTIONS.

Guysborough et Heatherton. Courrier, 1395.
Halifax et Prospect.—Courrier, 2687.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hazell, F., 7435.
Hébert, Joseph, 2238.
Hendsbee, Robert, 713.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Itinéraire de la poste rurale, 619, 620.
Jacob, Ernest, 646.
Kildare.—Receveur des postes, 1534.
Kingsboro.—Maître de poste, 6460.
Labillois, Alexandre, 7848.
Lachlan, Levi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
La Patrie, de Montréal, 8357.
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Calixte, 829.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Lewis, Gertie, 715.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
L'Islet.—Bureaux de poste du comté de, 1785-9.
———Destitutions dans, 3134.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
Longtinville.—Maître de poste, 603.
Lorne-Valley.—Port des lettres, 9869.
Malbaie.—Courrier, 10712.
Marcotte, Mme Z., 7848.
———Omer, 829.
McAllister, Charles, 11908.
McCutcheon, M., 714.
Meadowville et Murrayfield, N.-E.—Service postal, 4302.
Medicine-Hat.—Bureau de poste à, 823, 2483.
Metcalfe, maître de poste, 603.
Middleton et Port-George, N.-E.—Transport des dépêches, 6949.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite*

QUESTIONS—*Suite.*

Milford-Sud et Lac Munroe.—Service postal de, 2229.
Millsville et Dalhousie-Mountain.—Courrier Mountain, 7839.
Milward, John, 644.
Montcalm.—Directeur de la poste, 7842.
Montréal.—Bureau de poste, 2227.
———Service de distribution de la malle, 7840.
———Stations postales de, 9868.
Moosejaw.—Enquête au sujet des bureaux de poste de, 7843.
Morin, J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Neuville.—Service postal, 630.
New-Chester.—Directeur du bureau de poste, 3281.
New-Harbour, N.-E.—Directeur de la poste, 8037.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357, 9479, 9869.
Ottawa.—Bureaux loués par le ministère des Postes, 8597.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Parc Lafontaine, Montréal, salle d'exercices militaires au, 2686.
Perron, Joseph, 645.
Pettit, W.-V., 8118.
Picton, Ont.—Directeur de la poste, 8118.
Pictou-Seafoam, N.-E.—Service du courrier, 4193.
———Service de la poste, 4192.
———Transport des dépêches, 8592.
———West River.—Courrier, 7839, 885.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Plante, Philibert, 646.
Police Gazette, 8364.
Port-Daniel-Centre.—Burea ude poste, 4567.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Poste aux colis, 7771.
Potvin, Pierre, 829.
Quenn, Edouard, 9486.
Rawding, Elias.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Redmond, D.-A., 1400.
Regina.—Service des dépêches par le G.-T.-P., 2004.
Renfrew-sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Richelieu et Ontario.—Subvention postale à la compagnie, 595.
Rioux et Sirois, 9486.
Roberge, Ed., 3530.
———Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, Qué.—Bureau de poste, 5322.
———Receveur de la poste, 9486.
Rockdale Tower.—Service postal, 2231.
Ross-Mills.—Bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
———Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Hippolyte, 3531.
Russell.—Receveur des postes du comté, 603.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Saint-Armand.—Service du courrier, 4015.
Saint-Basile.—Service postal, 630 .
Saint-Eloi.—Courrier, 1038.
Saint-Fabien.—Receveur de la poste, 4017.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Jean de Matha.—Bureau de poste à "Moulin Basinet", 3225.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage, service postal de, 3524.
Saint-Pierre de Sorel.—Maître de poste, 3524.
Saint-Simon et Tadousac, transport du courrier entre, 10710.
Saint-Tite-des-Caps et la baie Saint-Paul, transport des dépêches entre, 3527.
Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, transport du courrier de, 11902.
Sainte-Emélie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Justine.—Transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie et Lanthier, service du courrier entre, 4565.
Sainte-Marthe.—Receveur de la poste, 826.
Salmon-River, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec.—Directeur de la poste, 2230.
Scotsburn et River-John, service de la poste entre, 4192.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service de transport des dépêches pour I. P.-E., 8117.
Service du courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, N.-E., 3223.
Service du courrier à l'Ile Verte, 4570.
Service du courrier entre Guysboro, Larry's River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
Service du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal entre Saint-Urbain et la baie Saint-Paul, 6461.
Sheets, M. Farran's Point, 1399.
Sherbrooke et Sunny-Brae, transport de la malle entre, 11907.
Sintaluta.—Receveur de la poste, 10709.
South Onslow et Quyon, service du courrier entre, 6461.
South-Manchester, N.-E.—Bureau de poste, 4017.
Standen, J.-R., 11908.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.
Tatamagouche et Brule-Shore, service du courrier à, 6460.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de fer malléable, 8356.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Triganne, Melle Rosa, 64.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier entre, 9486.
Vallées des Erables.—Bureau de poste, 1185.
Verrault, Joseph, 7847.
Viel, Jos, 4572.
Vols de dépêches, 7836.
White, James, 3669.
Wickham-Ouest.—Bureau de poste, 7836.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Wright.—Bureaux de poste du comté, 596.
———Distribution de cadenas dans le comté, 8117.
Yarmouth-Nord.—Bureau de poste, 2802.

PERLEY (Hon. George-Halsey) *Argenteuil.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12309.
Convention commerciale avec les Antilles, 8997 et suiv.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9347.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3961, 4107.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Loi des Grains, 8925, 9373.
Newman, F.-J., brevet de, 4455.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920.

Discussion des subsides:

Législation.—Chambre des communes, 6934.
———Impressions, etc., 6933.
Industrie et Commerce.—Subsides, 6930.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 12007.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6939.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 3e lect., 8992; adoptée, 9066.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des Grains du Canada, adoptée, 9398.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des Grains, 8924; motion retirée, 8933.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution.—Adoptée, 8597.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect. et 2e lect., 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Fabrication, marque et vente des objets d'or et d'argent, 3e lect., 8992.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920.
Loi des Grains.—Dépôt et 1ère lect., 9398; 2e lect., 10148; disc. des art., 10148 et suiv., 3e lect., 10202 et adoption, 10202.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Inspection et pesage des céréales, dépôt, 8597.
Loi des Grains, 1ère lect., 9178; 2e lect. et adoption, 9398.

QUESTIONS.

Baie-Fortune.—Brise-glace.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3528, 7428.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Dalhousie.—Service de vapeurs, 7841.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7426.
Jones, J.-P., 9868.
Little-Sands.—Brise-glace, 6459.
Murray-Bay.—Emplacement du bureau de poste, 6462.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Rivière Saint-Charles, écluse de la, 6458.

PERLEY (Hon. George-Halsey)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sheet-Harbour.—Quai, 6454.

POWER (William) *Québec-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Juges, 11978.
Québec, commissaires du port de, 8278.

PROULX (Edmond) *Prescott.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2720.
Classement du personnel des Communes, 12318 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3938.
Limite d'âge pour traducteurs, 12316.
Loi des Juges, 11960, 12149.
Loi des Pénitenciers, 11659.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11794.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8844.
Code criminel, modification du, 11942, 11946, 11953.
Forces navales de l'empire, 4999, 5732, 5737, 9785.
Loi des Juges, 12275.
Meek, F.-W., 11900.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12236.

Discussion des subsides:

Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11356.
Fermes expérimentales, 10555.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 11839.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12385.
Travaux publics.—Appointements, 11398, 11402.

DOCUMENTS.

Bélanger, P., 1584.
Brown, George-L., 2326.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury-South-Indian, 2730.
Crozier, Demétrius, 2326.
Juges de cours de comté.—Augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Lacasse, Hormisdas, 898, 966.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, Winnipeg, 7436.
McLees, James, 2326.
Melville, Andrew, 1581.
Pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville, 682.

INCIDENTS.

Charleson, M., 11813.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Nouveaux traducteurs, 11868.

PROULX (Edmond)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Ventilation de la Chambre, 11408.

PROJETS DE LOI.

Corp. épisc. rom. de MacKenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Dussault, Georges-Albert, 3527.
Factage rural, 2237.
Gardien du quai à Wandover, 641.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Morin, J.-B., 3527.
Pont de l'Ile Perrot, 10233.
Service postal de Rockale-Tower, 2231.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Vétérans de l'invasion fénienne, 2231.

PUGSLEY (Hon. William) *Saint-Jean, N.-B.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6188.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12504.
Chemins de fer de l'Etat.—Amendements du Sénat, 12380.
Convention commerciale avec les Antilles, 907, 2084, 8997, 9015.
Discours sur l'adresse, 305.
Donaldson, motion Oliver *re* Arthur, 8031.
Emigrantes, protection des, 12520.
Forces navales de l'empire, 1695.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
———Obligations du, 1614.
Intercolonial—Lignes d'embranchement 9118.
Interprétation du règlement de clôture, 9851.
Loi des Banques, 1607.
Loi des Chemins de fer, 9974.
Loi des Epizooties, 9892.
McNeil, Lauchlin, 881.
Miller, R.-C., 3764 3771.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7640, 8066.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10002.
Motion d'ajournement, 7636.
———Béland, 8066.
———Présidence du comité, 6201.
Protection des douanes et des pêcheries, 3379.
Question de procédure, 6148, 6162.
Question préalable, application de la, 7634.
Radiotélégraphie, 798.
Règlement de la Chambre, 6522, 6559.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3484.
Saint-Laurent, niveaux de l'eau dans le, 6721.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9279, 9288.
Smith, Lyman, 7103.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9350.
Traité anglo-japonais, 7170, 7211, 7250, 7400.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Canadian Explosives, Limited, 2650, 2962.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097, 2105, 2117, 2130, 2146, 2154, 2167, 2181.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4421, 4457, 4585, 4631, 4636, 4777, 4967, 5222, 5334, 5442, 5457, 5640, 7459, 9413, 9421, 9437, 9594, 9717.
Galerie Nationale du Canada, 9252.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4109.
Loi des Banques, 10417.
Middlesex Trust Company, 9357.
North-Fraser, commissaires du port de, 2653.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Port-Nelson, Compagnie de, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Richard, brevet d'A.-D., 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2774, 2776.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8950.
Moncton à Edmonton, réseau de, 7028.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12388.
Transcontinental, coût de la construction sur le, 7036.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Construction de navires de guerre à Montréal, 4417.
Gladstone, W.-L., 1581.
Lettre d'Eugene-O. Baldwin, 8257.
Lettre de Lyman C. Smith à Wm Smith, M.P., 7097.
Lettre de M. Fowke, ex-M.P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Liste des 470 nouveaux employés des douanes, 8988.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et Saint-Jean, N.-B., 5325.

INCIDENTS.

Appel de la décision du président, 4981.
Baldwin, Eugene-O., 8246, 8261.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Demande de dossier, 8119.
Demande relative à un rapport, 9500.
Disette de wagons, 289.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Irrégulier de poser question préalable quand la Chambre discute motion concernant l'expédition des affaires, 7634.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1436.
Orateur suppléant, 6046.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Président du comité général, 1446.
Question de privilège.—Accusations d'obstruction, 6703.
Question personnelle, 5964.
Saint-Jean.—Bassin de radoub, etc., 1318.
Smith, Lyman, 7093.
Smith, William-M., explication sur un fait personnel à, 7245.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.

INTERPELLATIONS.

Améliorations du port de Saint-Jean, N.-B., 4416.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Compte rendu des débats, 5317.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912.
Demande de documents, 5315.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824.

MOTIONS.

Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller.—Rejetée, 3775.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
Miller, R. C., amendement déclaré irrégulier, 3774.
Motion d'ajournement, 7636; rejetée, 7648.
Traité anglo-japonais, 7400; amendement rejeté, 7413.

QUESTIONS.

Bassin de radoub de Connaught, 597.
Bureau de poste de Fairville, N.-B., 3130.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Demande de documents, 7248.
Dragage de la rivière Miramichi, 597, 1586.
Préférence britannique, 597.
Steamers de l'Etat, 592.
Tooleton et Hatfield-Point, N.-B., transport des lettres entre, 3525.
Transcontinental, Lévis à Moncton, 596.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.

RAINVILLE (Joseph-Hormisdas) *Chambly-Verchères.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8453.
Discours sur l'adresse, 6.
Loi des Banques, 10966.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5210.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10562.

DOCUMENTS.

Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Employés des postes destitués, 2729.

INCIDENTS.

Banque de Saint-Hyacinthe, etc., 10966.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1178.
Boîtes pour poste rurale, 7432, 8117.

SCRUTIN.

Motion Rainville à l'adresse, 591.

REID (James) *Restigouche.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.

DOCUMENTS.

Asker, E.-A., 2479.

QUESTIONS.

Achat de propriété à Prescott, 7686.
Douanier à Oyster-Pond, N.-E., 7684.
Fourniture de glace à l'Intercolonial, 2062.

REID (Hon. John-D.) *Grenville.*

DÉBATS.

Baldwin, Eugene-O., 8247.
Budget général, 10952 et suiv.
Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8834.
Association protectrice des médecins canadiens, 4003.
Convention commerciale avec les Antilles, 2135.
Discussion des subsides:
Douanes.—Appointements, 7088, 8937.

DOCUMENTS.

Rapport du chef Wilson, *re* Duncan McLeod, 7108.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100, 8938, 8982, 8985.
Forsyth, M., 8986.
Girroir, W.-A., 8984.
McLeod, Duncan, 7107.
Meunier, Charles, 7092.
Remise de droits sur rails d'acier, 7055.
Smith, Lyman, 7099.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
Baillie, John, 614.
Brise-lames à Goulman's-Point, N.-E., 4567.
Cabotage canadien, 1600.
Cameron, Thos., 647.
Cargaisons maritimes, 1600.
Chapin, Harry Le Roy, 8364.
Commandant Roper, 6456.
Commerce des Antilles, 612.
Corde de manille, 10710.
Cousins, Arthur, 8900.
Crispo, Jeffery-M., 3525.
Desjardins, Auguste, 2234.
Douanier à New-Campbellton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Employés de la douane à Guysborough, 9110.
———destitués dans Rimouski, 2239.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportation de crème, 605.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630, 632.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Hattie, W.-A., 651.
Hough, John, 10711.
Importations à vil prix, 605.
———Beurre, 605.
———Ciment, 610.
———Plaques pour murs, 2235.
———Moutons dans l'Alberta, 4194, 4568.
———Portes, 2233.
Importations et exportations, 606.
———d'avoine, 606.
———de Terre-Neuve, 4301.
Interprétation du tarif.—Honoraires d'avocat, 610.
Griefs de l'Association des producteurs de laine de l'Alberta, 4195.
McLeod, Duncan, 651.
———Malcolm-G., 614.
Morrow, John, 8364.
Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Mouvement des ports canadiens, 1600.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
Parc à homards de Long-Beach, 6461.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Percepteur de la douane à Québec, 595.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Roper, commandant, 6456.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.
Sous-percepteur des douanes à Colborne, 8364.
Traitement des officiers de marine, 6460.

RAPPORTS.

Douanes.—Dépôt, 287.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, partie IV, pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

RHODES (Edgar-N.) *Cumberland.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Bent, Lemuel, 997.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 746, 782.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2047.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1873.
Macdonald, Alexander, 1011.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4656.
Discussion des subsides:
Chemin de fer Intercolonial, 6966.
Ministère des Mines.—Divers, 11896.

DOCUMENTS.

Destitutions dans Cumberland, 6465.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 721, 725.
Landry, André, 6788.

QUESTIONS.

Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.

RICHARDS (James-W.) *Prince.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5153.

DOCUMENTS.

Employés publics destitués dans le comté de Prince, I. P.-E., 3136.

PROJETS DE LOI.

Raynor, Elizabeth-Adélaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bernard, John, 1537.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gaudet, Ag., 1537.

RICHARDS (James-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Irwing, W.-H.-P., 1537.
McGougan, J. Mackay, 1536.
McLellan, A.-L., 12519.
Phee, James, 3281.
Tignish-Run.—Gardien du phare, 3281.

ROBB (James-Alexander) *Huntingdon.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 9011.
Loi des Grains, 9391.
Macdonald, Duncan, 830.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4715, 5820.
Ordre indépendant des Forestiers, 7554.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10692.
Arts, agricult. et stat.—Expositions, 10690.
Exercices militaires annuels, 11368.
Fermes expérimentales, 10561.

DOCUMENTS.

Bannon, James-W., douanier, Sainte-Agnès de Dundee, 686.
Macdonald, Duncan, 830.

INTERPELLATIONS.

Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

QUESTIONS.

Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Exportation de crème, 605.
Hussards, le 6e, 9611.
Importations de beurre, 605.
Importations et exportations d'avoine, 606.

ROBIDOUX (Ferdinand-Joseph) *Kent.*

DÉBATS.

Service des phares et des côtes, 6414.

INCIDENTS.

Lanigan, Martin, 7853.

PROJETS DE LOI.

Buctouche RR. & Transportation Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399.
Moncton & Northumberland Straits Ry. Co., 1ère et 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

ROCHE (Hon. William-James) *Marquette.*

DÉBATS.

Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.

INCIDENTS.

Demande de documents, 3862.

INTERPELLATIONS.

Loi des terres fédérales, 2063.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre sud-africaine, 2063.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Agent des terres à Medicine-Hat, 825.
Agents de l'immigration, Québec, 1397.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Asselin, O., 602, 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Burriss, R.-A., 828.
Canal de la baie Georgienne, 1177.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1601.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Destitutions à Dawson, 2238.
Devereux, Mlle, 624.
Dickin, George, 1185.
Douglas, Howard, 4019.
Ecole de Salmon River, 1182.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Fisher, Ward, 1188.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Heckey, Richard, 3531.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Immigration par nationalité, 620.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Inspecteurs de homesteads, 627, 2796.
———Estevan, 713.
———Humboldt, 820.
———Moosejaw, 822.
———Prince-Albert, 820.
———Régina, 823.
———Saskatoon, 820.
———Smythe, 642.
———Swift-Current, 823.
———Yorkton, 1036.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Macdonald, Gordon, 828.
Mann, George-S., 652.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Québec, édifices publics dans la province de, 1184.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Recrutement des immigrants, 611.
Réserve forestière, 4018.
Réserve indienne d'Alberta, 634.
Rimouski.—Employés de l'Intérieur destitués, 2239.
Rutherford, John, 634.
Scibouet.—Travaux publics, 1186.
Settee, garde-forestier, 643.
Sévigny, Eugène, 629.
Shelbourn, les Indiens du comté de, 1593.
Sipes, A.-C., 2005.
Stellarton.—Edifice public, 1186.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———Prince-Albert, 2797.
———Wynyard, 4018.
Terres marécageuses du Manitoba, 4013.
Ventes des terres fédérales, 623, 626.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, dépôt, 288.
Intérieur, dépôt, 151.
Mines, dépôt, 288.

ROGERS (Hon. Robert) *Winnipeg.*

COMITÉS

Comité spécial, 4.

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12355.
Concession d'un terrain à Prince-Albert, 8142.
Creusement de la rivière de l'Est, 668.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 210.
Election d'Antigonish, 10517.
Forces navales de l'empire, demande de fixer date pour clore débat, 7477.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3181.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4011.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1881.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7915.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6730.
Primes aux volontaires, 9166.
Réserve indienne de Kitsilano, 8724, 11150.
Taux de transport dans l'Ouest, 9202.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7410.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11060.
Commercial Acetylene Company, 11335.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11335.
Forces navales de l'empire, 4616, 4620, 6006.
Galerie Nationale du Canada, 9252, 9259.

Discussion des subsides:

Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
———Chenal des îles Pique-Nique, 11827.
———Quai de Fraserville, 11846.
———Rivière-du-Loup, 11826.
Amherst.—Bureau de poste, 11501.
———Edifice public, 12467.
Anse-aux-Gascons.—Brise-lames, 11811.
Archives publiques, 11873.
Ashcroft.—Edifice public, 11825.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11796.
Bassano.—Edifice public, 11822.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Boisdale.—Quai, 11796.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Commission de conservation, 6663.
Commission des eaux profondes, 11841.
Coal-Harbour.—Quai, 11797.
Coût de la construction sur le Transcontinental, 7042.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, divers, etc., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Edifices publics fédéraux, 11511.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Feltzen-Sud.—Brise-lames à l'anse Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Nouvel édifice public, 11505.
Gabarus.—Havre, 11800.
Hansport et Walton, quais, 11800.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Immigration chinoise, 11894.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.
———Réparations au port, 11801.
Kelly's Cove, 11803.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Le Pas.—Quai, 11830.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort McMurray, 11845.
———Saskatchewan-Alberta, 11839.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11804.
Medicine Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
North-Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Edifices publics, 12471.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pont interprovincial à Hawkesbury, 11839.
Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
Port de Toronto, améliorations, 11467.
Port Edmonton, sur la Saskatchewan, 11837.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Pubnico-Ouest.—Quai, 11805.
Richard, A.-D., brevet de, 3956.
Rivière Athabaska, améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11477.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825.
Rivière Montréal, 11827.
Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Saint-Laurent, fleuve, chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétariat d'Etat.—Traitements, 11878.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Toronto.—Edifice militaire, 11819.
Tracadie.—Brise-lames, 11811.
Travaux de dragage, incidents, 6602.
Travaux publics.—Appointements, 11396, 11402.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, 11833.
Vancouver.—Quai, 11500.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Winnipeg.—Bureaux de poste, 11820.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Affidavit *re* élection de Macdonald:
——Chaboyer, Augustin, 219.
——Jarvis, Herbert, 219.
——Stedman, Thomas, 217.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Champoux Frères, 12469.
Distribution des livres bleus, 11867.
Explication sur un fait personnel, 3368.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.
Imprimerie Nationale, 11411.
Laforce, J.-E., 11844.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Medicine-Hat, Gleichen et Faber.—Douanes, 11877.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11862.
Nouveaux palais administratifs, 11410.
Parler français dans la Chambre, 11860.
Saint-Jacques, Montréal—Station postale, 11517.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12471.
Société Royale du Canada, 11406.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Thorold.—Edifice public, 11815.
Ullyot, G.-M., 6951.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 11406, 11408.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8991.
Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Chemin de fer de Québec au Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Concession de terre à Prince-Albert, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Parc Lafontaine, 7417.
Parc Major, 8705.
Question de règlement, 9177.
Soumissions rel. à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.

MOTIONS.

Etude du discours du Trône, 3.
Galerie Nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Motion d'ordre, 3.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, adoptée, 5819.
Séances du samedi, adoptée, 11393.

PROJETS DE LOI.

Prestation des serments d'office, dépôt et 1ère lect., 4.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adopt., 10232.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898.—Amendements du Sénat, adopt., 10987.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et ad., 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Bassin de radoub à Port-Arthur, dépôt, 9871; 2e lect. et aodpt., 10119.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Galerie Nationale du Canada, dépôt, 8990; disc. en comité et rapport, 9252, 9266.

QUESTIONS.

Achat du charbon gallois, 812.
——Terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
——Terrain au port de Vancouver, 5325.
Achats d'horloges, 9483.
——Meubles d'occasion, 9484.
——Pendules, 8702.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Barrage de la rivière Saint-Charles, 8702.
Bassin de radoub à Esquimalt, 8886.
——Québec, 814, 7600.
Bayfield, H.-A., 3126.
Berges de la rivière Saint-Charles, 711.
Brise-lames dans la rivière Achigan, 818, 3663.
——L'Ardoise et Black-Point, 7602.
——New-Harbour, 10123.
——Pabos, 981.
——Souris, 5322.
——Trois-Pistoles, 11521.
——Victoria, C.-A., 8701.
Bureau de poste Arthabaska, 608.
——Fairville, N.-B., 3130.
——Maisonneuve, 624.
——Rigaud, 826, 11132.
——Saint-Lin, 817.
——Victoria, C.-A., 11523.
Buskard, George-F., 604.
Cale de construction de Québec, 4571.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598.
Cape Breton, drague, 1589.
Champoux Frères, 8363.
Collin, Joseph, 12146.
Construction de quais, 9111.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destinés au comté d'Antigonish, 2438, 2691, 3666.
D'Israéli, Qué.—Promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dragage.—Ile du Prince-Edouard, 8899.
——Lower-Montague, 10131.
——Rivière Miramichi, 598.
——Rivière Saint-Charles, 6617.
——Title-Passage, 7688.
Dragueur *Industry*, 622.
——*Restigouche*, 6947.
Dunn, Albert, 7435.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Ecluses de la rivière Saint-Charles, 4571, 8887.
Edifice public.—Acton-Vale, 9111.
——Bassano, 824.
——D'Israéli, 6945.
——Kentville, 3127.
——Montcalm, Qué., 11391.
——New-Carlisle, 7841.
——North-Sydney, 3664.
——Prince-Rupert, 2693.
——Saint-Lin, 3663.
——Stellarton, 979.
Emploi du Dr Giroux, 12146.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2239.
Fort St. Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Fraserville.—Port, 1038.
Gages payés aux journaliers, 978
Glace artificielle, 2692.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Grand'Mère.—Edifice public, 1037.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7681.
Hudson, Qué.—Chemin du quai, 976.
Ingénieurs des travaux publics dans I.P.-E., 8898.
Kennedy, Isaac, 1599.
L'Achigan, travaux sur la rivière de, 9612.
L'Assomption.—Quai, 9612.
———Travaux publics, 9612.
Lazaret de Tracadie, 607.
LeBlanc, Maurice, 7843.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Maskinongé, dép. de $150,000 dans, 10434.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Mur de soutènement à Carleton, Qué., 11391.
Orange, George, 2439.
Parc Lafontaine, Montréal, 7246.
Paré, Anthime-T., 648.
Paspebiac.—Quai, 10836.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai.—Baie Saint-Paul, 11390.
———Baie St-Peters, I.P.-E., 3131.
———Berthierville, 2435.
———Cap-de-la-Madeleine, 1788.
———Cole-Harbour, 3129.
———Graham, Vaudreuil, 827.
———Grande-Rivière, 2233.
———Hull, 596.
———Lanoraie, 2692.
———Ile-Perrot, 10123.
———L'Assomption, rivière, 817, 3663.
———L'Islet, 1784.
———Pontbriand, 594.
———Richibouctou, 9488.
———Saint-Germain, 2234.
Recettes de l'Intercolonial, exercice 1911-12, 11525.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Restigouche Boom Company, 7847.
Revelstoke.—Edifice public, 2684.
Rigaud.—Bureau de poste, 8363.
Rivière Nouvelle, 10830.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice, 9612.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
Slack, W.-J., 3134.
Spénard, Georges, 647.
Soumissions pour des chalands à trémie, 5320.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Steamers de l'Etat, 592.
Surveillant des travaux dans Bonaventure, 7843.
Travaux dans la rivière de l'Est, à Pictou, N.-E., 4192.
Travaux de Port-Hood, 975.
Travaux publics à Saint-Lin des Laurentides, 12147.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil, 1788, 10121.
Vallée, Napoléon, 8363.
Yarmouth.—Bureau de poste, 3130.
———Dragage du port, 3130, 4015.
Young, Murdock, 3126.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires, 5.

ROSS (Duncan-Campbell) *Middlesex-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 1311, 1945.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5247.

DOCUMENTS.

Campbell, Clarence-T., M.D., 2728.
Colligan, Thos, 1583.
Morgan, J., 2480.

PROJETS DE LOI.

Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; disc. des art., 3117; 3e lect., 3183.

QUESTIONS.

Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622, 1396.
Itinéraire de la poste rurale, 620.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence) *Souris.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10604.
Loi des Epizooties, 9895.
Loi des Grains, 9381.
Primes aux volontaires, 9174.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9336.

DOCUMENTS.

Inspection médicale des immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.

QUESTIONS.

Immigration des Etats-Unis, 6454.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1190.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Gogarty, Fanny, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., et adoption, 6942.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e lect., 10409; 3e lect., 11062.

SEGUIN (Paul-Arthur) *L'Assomption.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4179.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8589.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5877.

DOCUMENTS.

L'Assomption.—Liste des renvois, 2471.
Laurentides, Qué.—Edice public dans la ville des, 11136.
Repentigny.—Gardiens de phares, 11136.

SEGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*

QUESTIONS.

Chaput, Jos, 1538.
Gaudet, J.-D., 1538.
Joliette.—Bureau des douanes, 1533.
———Destitutions à l'arsenal, 1594.
———Sous-percepteur des douanes, 1538.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 818, 3663, 9612.
L'Assomption.—Quai, 817, 3663, 9612, 12146.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice public, 817, 3663, 9612.
———Travaux publics, 12146.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.

SEVIGNY (Albert) *Dorchester.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4642.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2304.
Forces navales de l'empire, 4850.
Montréal.—Commission du port, 1575.

QUESTIONS.

Canadian Biscuit Company, 4565.
Commission du pilotage, 2411.

SEXSMITH (John-A.) *Peterborough-Est.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7945.
Loi des Banques, 10633.

Discussion des subsides:

Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10684.

MOTIONS.

Industrie fruitière.—Adoptée, 2324.

SHARPE (Samuel) *Ontario-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1768.
Loi des Banques, 1959, 10378, 10578.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Transports dans l'Ouest, 6136.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 4108.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3051, 3079.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

PROJETS DE LOI.

Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Loi des Compagnies, dépôt, 151, 1ère lect., 152.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.

QUESTIONS.

Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Farmers' Bank, 641, 820.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623.

SHARPE (William-Henry) *Lisgar.*

PROJETS DE LOI.

Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407; 3e lect., 6936.
Compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lect., 6394.—Amendement par le Sénat, 7980.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adop., 9225.
Compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

SINCLAIR (John-H.) *Guysborough.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Budget général, 10953.
Caisse de prévoyance de semployés des chemins de fer de l'Etat, 739, 779.
Commissaires du port de Québec, 8276.
Commission du port de Montréal, 931.
Discours sur l'adresse, 457.
Duchemin, M., 679.
Encouragement de l'agriculture, 8318.
Forces navales de l'empire, 1269.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6865.
Hôtel de la Monnaie, 8919.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1852, 2043, 2047, 8804, 9124, 9130.
Loi des Banques, 10413.
Loi uniforme de naturalisation, 2464.
Macdonald, Alexander, 1011-1016.
Marine marchande du Canada, 932.
McNeil, Lauchlin, 886.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7806.
Pollution des eaux navigables, 8873.
Protection des douanes et des pêcheries, 3425, 3388.
Radiotélégraphie, 798.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7387.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8384.
Commission du port de New-Westminster, 2610.
Commissaires du port de North-Fraser, 2660.
———Vancouver, 9155.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3121.
Forces navales de l'empire, 4422, 4616, 4625, 4739, 5418, 10253.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Radiotélégraphie, 8936.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12237.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10696.
Arts agriculture et stat.—Expositions, 10696.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chemin de fer Intercolonial, 6980, 11642.
Commission du Service civil, 6671.
Construction de feux et balises, 11116.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Distribution des documents parlementaires, 11869.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8949.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Examen des capitaines et des seconds, 11039.
Halifax.—Port, 7008.
Hôpitaux de marine, 11122.
Impression des billets fédéraux, 6693.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 10991.
———Dépenses casuelles, 12399.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.

DOCUMENTS.

Archibald, A.-D., 1033.
Barss, Archibald, 1029, 4196.
Boudreau, William, 10124.
Bowles, James, 2477, 4195.
Brady, M.-F., 681.
Canal de Panama, 984.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Carrigan, Rufus-D., 3135.
Coe, A.-B., 4195.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrats pour transport des dépêches cancellés dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Conway, Patrick, 2479, 4196.
Cox, A.-B., 895.
———Fred.-E., 1030, 4196.
Cummings, John, 1030.
Davis, John-W., 681, 4195.
Déclaration d'Alexander McInnis, 8385.
———Allan McAskill, 8386.
Dépense totale pour enquêtes quant à ingérence politique, 12147.
Destitution projetée de J.-J. McNeil, à Grant's Lake, N.-E., 2476.
Destitutions dans le comté de Digby, N.-E., 4572.
Destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysborough, N.-E., 4575.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Ehler, Wm-E., 8366.
Embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E., 2474.
Enquête du commissaire Dumoulin dans Guysborough, N.-E., 4195.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fougère, Frank, 4196.
Fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Mulgrave, N.-E., 2479.
Giffin, Charles-G., d'Isaac's-Harbour, N.-E., 2474.
Girrior, W.-A., 4196, 8983.
Goulman's-Point.—Brise-lames, 4576.
Guysborough, N.-E.—Construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Hadley, Everett, 4195.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hendebee, D.-S., 4195.
———Robert, 4195.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Henlow, Henry, 1029, 4195.
———Stanley, 1029, 4195.
———W.-H., 1029, 4195.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Huttie, W.-E., 4196.
Importations et exportations, 3669.
Instructions à H. F. Duchemin, 2478.
Journaux subventionnés, 8902.
Kelly, Edward, 4195.
Langley, Sanford, 1030, 2478, 4196.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Mathews, W.-G., 895, 4915.
McCutcheon, M., 895, 4195.
McDougall, H.-F., 9870.
McInnis, Alex., 2478, 4196.
McKinnon, William, 4196, 7606.
McMillan, J., 2475, 4196.
Milward, John, 681, 4195.
Munro, E.-L., 2479, 4196.
———H.-P., 4196.
———Levi, 4196.
———W.-L., 4195, 4576.
Myers, Freeman, capit., 2478, 4196.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
Octroi de licences pour mise en conserve du homard, 2728.
Officiers de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pride, Freeman, 4195.
Pye, L.-W., 1029, 4195.
Rawling, Elias, 2474.
Reeves, J.-F., 2478, 4196.
Reid, David, 2479, 4195.
Richard, Stephen-C., 3670, 4196.
Roberts, Alex., 4195.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M., 4195.
Ryan, Patrick, 4915.
———Philip-H., 2478, 4196.
Salsman, A.-W., 964, 4195.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Shea, Patrick, 2473, 4195.
Smith, Sam., 4196.
Sullivan, Thos., 4915.
Sutherland, David, 4195.
Taylor, George, 2478, 4196.
Tory, H.-C., 4195.
———H.-L., 895.
Transport des malles entre Guysborough et Charles-Cove, N.-E., 2477.
———Heatherton et Guysborough en 1912, 681.
———Linwood et Grosvenor, N.-E., 2477.
———Sherbrooke et Mosher's River, N.-E., 2477.
Webber, James-W., 4196.
White, James, 3670.
Wilkinson, Alex., 2480, 4196.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11625.
Contrats de ministère des Postes, 11769.
Demande de documents, 1401.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-E., 11770.
Explication sur un fait personnel, 1191.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888.
McGrath, Matthew, 11749.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Question de privilège, 4499.
Richards, Stephen-C., 11080.
Ryan-Byers, affaire, 8387.
Service de poste rurale, 11748.

INTERPELLATIONS.

Demandes de rapports, 7153.
Election d'Antigonish.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6619, 6712.

QUESTIONS.

Accidents à la navigation, 4301.
Achat de wagons particuliers, 815.
Achats du ministère des Postes, 9481.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Bouées à Guysborough, 4570.
———Isaac's-Harbour, 819.
———Port-Bickerton, 5321.
Brise-lames.—Goulman's-Point, 4567.
———New-Harbour, 10123.
———Victoria, 8701.
Cabotage canadien, 1600.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
———pour sacs du courrier, 7429, 8355.
Caisse d'épargne de l'Etat, 1785.
Caisses d'épargnes postales, 1599.
Canada, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 10236.
Cargaisons maritimes, 1600.
Casey, Henri, 8035.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Cole-Harbour.—Quai, 3129.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1037.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Commissaires du port de Montréal, 10123.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil Consultatif des Pêcheries, 614.
Corde de manille, 10709.
Courrier entre Guysborough et Heatherton, 1395.
Davis, John-W., 643.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1034.
Ehler, W.-E., 8365.
Embranchement de Guysborough à Sunneybrae, 594, 2003.
Entreprises de bouées, 7158.
Erinville.—Maître de poste, 7836.
Esquimalt.—Bassin de radoub, 8886.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Gages payés aux journaliers, 978.
Garde-pêche de la rivière Sainte-Marie, 8035.
Gunhild, 1785.
Guysborough.—Employés de douane, 9110.
———Gardes-pêche, 1534.
———Homarderie, 4570.
Hattie, W.-A., 651.
Hendsbee, Robert, 713.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Immigration des Orientaux, 1188.
Importations et exportations de Terre-Neuve, 4301.
Isaac's-Harbour.—Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
McCutcheon, M., de Sonora, 714.
Milward, John, 644.
Montréal.—Capitaine du port, 1535.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Murray, David, 978.
New-Chester.—Directeur de la poste, 3280.
New-Harbour.—Directeur de la poste, 8037.
Oyster-Ponds.—Douanier, 7684.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Parc à homards à Canso, 639.
———Goldboro, 640.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 640.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Primes de pêche, 8701.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Queensport.—Gardien de phare, 8365.
Rawding, Elias, 714.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Réforme du Sénat, 11133.
Reid, David, 651.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Roper, commandant, 6455.
Salsman, A.-W., 713.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Service du courrier entre Boylston et South-Manchester, 4567.
———Guysborough, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
———Sherbrooke et Sheet-Harbour, 3223.
———Sherbrooke et Sunny-Brae, 11907.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
South-Manchester.—Bureau de poste, 4017.
Stations de sauvetage dans les Provinces maritimes, 1779.
Title-Passage.—Dragage, 7687.
Torbay.—Gardien de phare, 8037.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Victoria.—Bureau de poste, 11523.
Voitures à marchandises de l'Intercolonial, 1179.
Webber, James-M., 8037.
White, James, 3669.
White-Head.—Douanier, 2227.

SMITH (William) *Ontario-Sud.*

DÉBATS.

Loi des Epizooties, 5891.
Smith, Lyman, 7102.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10698.
Fermes expérimentales, 10569.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 7245

SMITH (William)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, motion de renvoi, défaite, 4001.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Campbellford, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

SMYTH (William-Ross) *Algoma-Est.*

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4790.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de l'est de l'Algoma, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc., 2201; 3e lect. et adoption, 2202.
Nipissing Central Ry. Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson), *Grey-Est.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, service de la trad. du hansard, 12307.
Règlement de la Chambre, 6359.

COMMUNICATIONS.

Achat par l'Etat des obligations de 3 p. 100 de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Blue, C.-S., 5.
Budget supplémentaire, 5820.
Donelly, James-J., 11389.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., décision de la Chambre, 3857, 3861.
Nomination de traducteurs, 12004.
Nomination d'un sténographe des comités, 12218.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184.
Sanction de lois par Son Excellence l'Administrateur, 5108.
Sanction royale devant être donnée à certains bills, 7683, 7721.
Vacance du siège électoral de Bruce-Sud, 11389.
——Châteauguay, 12145.
Young, E.-C., 5.

DÉCISIONS.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel à la Chambre par Pugsley, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

DÉCISIONS.

Débat sur l'affaire Donaldson, 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette *Advocate*, 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial.—Bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motion Macdonald, subvetnions au Nord-Caandien.—Irrégulière, 12138.
Motion Mondou, déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motion Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique.—Irrégulière, 12141.
Motion Oliver, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12135.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Question préalable, pas d'amendement, 7938.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246, 7249.
Règlement de clôture, 9866.

INCIDENTS.

Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Bowie, capit. H.-W., 1437.
Charges fixes de compagnies de chemin de fer, 9245, 9247.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Daoust, Charles-R.—Limite d'âge, 12317.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.
Impression des réponses aux questions, 3220.
Interpellation Verville, 8353.
Lanark-Sud.— Cacance du siège électoral, 12375.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Observation sur les motions, 687.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Question de procédure, 8705.
Résolution *re* forces navales de l'empire, 706.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Débats français, distribution des, 11394.
Miller, R.-C., 5323.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

MESSAGES.

Communication du Gouverneur général, 7149.
Sanction royale à certains projets de lois, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721.

NOMINATIONS.

Blue, C.-S., 5.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Noailles, Louis, 1437, 1884.
Young, E.-C., 5.

OBSERVATIONS.

Règlement de la Chambre, 6539, 6569, 6572, 6573.

QUESTIONS.

Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.

RAPPORTS.

Classement des employés de la Chambre, dépôt, 12144.
Election générale, 151.
Elections partielles, dépôt, 5820.
Régie interne, 809.

STANFIELD (John) *Colchester.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 660.
Caisse de prévoyance des employés de chemins de fer de l'Etat, 779.
Duchemin, M., 680.
Loi des Epizooties, 9894.

Discussion des subsides:

Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.

STEELE (Michael) *Perth-Sud.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3979.
Colis postaux, 12177.
Meek, Frank-William, 12078.

QUESTIONS.

Distribution du volume "Mauvaises Herbes", 635.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Nombre des cultivateurs canadiens, 636.

STEVENS (Henry-Herbert) *Vancouver.*

DÉBATS.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3488.
Commissaires du port de Vancouver, 8742.
Forces navales de l'empire, 1249, 3935.
Loi des Banques, 10425.
Réserve indienne de Kitsilano, 8734.
Traité anglo-japonais, 7221, 7309, 7317.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 3976.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Forces navales de l'empire, 4635, 9649.

STEVENS (Henry-Herbert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Loi des Inspections et de la vente, 12286.

PROJETS DE LOI.

Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Grand Lodge of the Benevolent & Protective Order of Elks of the Dominion of Canada, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; discussion, 2674; 3e lect. et adoption, 2676.

QUESTIONS.

Trafic de l'opium en Chine, 4563.

STEWART (Dugald) *Lunenburg.*

DÉBATS.

Protection des douanes et des pêcheries, 3441.

Discussion des subsides:

Anse Nord-Ouest, (île Tancook), 11804.
White-Point.—Brise-lames, 11805.

QUESTIONS.

Quai de Sheet-Harbour, 6454.

STEWART (Thomas-Joseph) *Hamilton-Ouest.*

QUESTIONS.

Importation de portes, 2232.

SUTHERLAND (Donald) *Oxford-Sud.*

DÉBATS.

Création d'un système de crédit agricole, 3264.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3981.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12232.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Graines supérieures pour fermes et jardins, 10686.
———Industrie du bétail, 10695.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11882.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 4006, rejeté, 4007.

QUESTIONS.

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Prime sur étalons pur sang, 3859.

TAYLOR (James-Davis) *New-Westminster.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11926.
Classement du personnel des Communes, 12311.
Donaldson, affaire, 8190.
Uniformité des tarifs de transport, 11281.

Discussion des articles:

Commissaires du port de North-Fraser, 2652, 2658, 3106.
Commission du port de New-Westminster, 2609, 2643, 3104.

DOCUMENTS.

Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.

INTERPELLATIONS

Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196.

PROJETS DE LOI.

Bankers' Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Burrard, Westminster Boundary Railway & Nav. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; en comité, 11058; 3e lect. et adoption, 11060.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Commissaires du port de North-Fraser, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; rep. de la disc., 2652, 3106; rapp. du bill, 3107; 3e lect., 3173.
Commissaires du port de New-Westminster, 1ère lect. 1437; 2e lect., 1739; disc. des art., 2609, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.

THOBURN (William) *Lanark.*

DÉBATS.

Budget général, 10840.

THOMPSON (Alfred) *Yukon.*

DÉBATS.

Hôtel de la Monnaie, 8912, 9372.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3994.
Galerie nationale du Canada, 9263.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10559.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6677.

DOCUMENTS.

Granton, W., 1584.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.

THOMSON (Levi) *Qu'Appelle.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2757, 2780.
Loi des Banques, 2534, 10638.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8110.

THOMSON (Levi)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Remise de droit sur rails d'acier, 7079.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9333.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4841, 5760, 9767.
Loi des Inspections et de la vente, 9956.
Power, Lenore, faire droit à, 12084.

DOCUMENTS.

Destitutions à Qu'Appelle, 898.

INCIDENTS.

Bureau de poste de Sintaluta, 11595.

QUESTIONS.

Canadian Northern, statistiques, 11904.
Hastings, James-W., 10709.
Inspecteurs de homesteads à Moosejaw, 822.
———Regina, 823.
———Swift-Current, 823.
Sintaluta.—Revenu de la poste, 10709.
Smith, Jacob-K., 11521.

THORNTON (Charles-Jonas) *Durham.*

DÉBATS

Loi des Inspections et de la vente, 9965.

Discussion des articles:

Loi des Inspections et de la vente, 12287.

DOCUMENTS.

Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1911, 9112.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-Wolfe.*

DÉBATS.

McNeil, Lauchlin, 879.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9692.

DOCUMENTS.

Annulation du contrat de M. E. Bougie, 8366.
Bureau de poste.—D'Israeli, 11136.
———Weedon Station, 9871.
Courrier entre Brompton et Windsor-Mills, 9871.

INCIDENTS.

Bougie, M.-T., 12453.
Champoux Frères, 12469.

QUESTIONS.

Adam, E.-S., 649.
Carrier, William, 648.
Champoux Frères, 8362.
Dionne, A.-E., 650.
D'Israéli.—Edifice public, 6945.
———Promesses de vente d'immeubles, 8362.
Lambert, M., 649.
Transport de sacs du courrier à Bromptonville, 5324.

TURGEON (Onésiphore) *Gloucester.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8780.
Discours sur l'adresse, 129.
Forces navales de l'empire, 2634, 2732.

TURGEON (Onésiphore)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1817.
Northern New Brunswick Seaboard Ry. Co., 12008.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7885.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4769, 5610, 9684.
Loi des Banques, 10404, 10577.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8975.
Edifices publics d'Ottawa, 12479.

DOCUMENTS.

Chiasson, Edouard-D., 3558.
DeGrâce, Louis, 3558.
Doucet, Frédérick-F., 686.
Dragage à Bathurst par le *Restigouche*, 686.
Friolet, Henri, 1580.
Gloucester.—Destitutions, 686.
——Travaux publics, 686.
Hachey, Donald-J., 687.
Johnson, Bert, 2326.
Melançon, Joseph-J., 686.
Robichaud, Joseph-L., 686.
Roy, Mme Marcelline, 11909.
Savoie, Sébastien, 1580.
Southwood, Richard, 1580.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11196.
Chiasson, Edouard, 8975.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.

QUESTIONS.

Bathurst.—Levée des lettres, 6699.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Gloucester.—Transport du courrier, 4056.
Restigouche, dragueur, 6947.
Tracadie.—Lazaret, 607.

TURRIFF (John-Gillanders) *Assiniboia.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 267.
Droit sur les machines à fossoyer, 6861.
Forces navales de l'empire, 3566.
Loi des Banques, 1311, 2517.
Macdonald, Duncan, 833.
McNeil, Lauchlin, 859.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6741.
Richelieu-Ontario, Cie, 3418.
Service postal transatlantique, 7424.
Discussion des articles:
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505.
Cie d'assurance contre le feu, North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3048, 3079.
Cie du chemin de fer Canadian Western, 4552.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097.
Forces navales de l'empire, 4707, 5369.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Western Canada Mortgage Corporation, 2675.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bain, James, 6943.
Cameron, Angus, 2475.
Directeur de la poste à Alameda, 669.
Dishaw, D., 1583.
Hayes, J., 1581.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Rutherford, John, 721.
Taylor, John, 1030.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159
Vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest, 7606.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire, 2e lect., amendement, 3592.

PROJETS DE LOI.

Athabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., et adoption, 3898.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Bayfield, H.-A., 3126.
Bureaux loués à Ottawa par le ministère des Postes, 8597.
Cadenas pour sacs du courrier, 7430.
Dickin, George, 1185.
Dorsett, W.-E., 1183.
Emissions d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête au sujet des bureaux de poste de Moosejaw, 7842.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Importations à vil prix, 605.
Inspecteurs de homesteads à Estevan, 713.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Prince-Rupert, édifice public à, 2693.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Rutherford, John, 634.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.
Young, Murdock, 3126.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire, amendement Turriff rejeté, 4411.

VERVILLE (Alphonse) *Maisonneuve.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6187, 6223.
Budget général, 10762 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3198, 3204.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8091.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5205, 5935, 9774.
Grève des photograveurs, 7979.
Discussion des subsides:
Législation.—Impression, etc.—6934.
Travaux publics.—Appointements, 11400.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Correspondants de "La Gazette du Travail", 6465.
Echantillon de cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.

INCIDENTS.

Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explications sur un fait personnel, 4499.
Grève de Porcupine, 2167.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.

PROJETS DE LOI.

Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Bureau de poste à Maisonneuve, 624.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Dominion Steel Works, 11901.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Facteurs, service des, 2002.
Hough, George, 10710.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Procès relatif à l'élection de Maisonneuve, 3132.
Salaires sur l'Intercolonial, 6457.

WALLACE (Thomas-George) *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Mayers, Emma, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adopt., 6936.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.

WARNOCK (David) *Macleod.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 2531, 10582.
Loi des Epizooties, 9892 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3323.

Discussion des articles:

Cie du chemin de fer Canadian Western, 4550.
Forces navales de l'empire, 5185, 5921.
Primes aux volontaires, 9174.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11992.

DOCUMENTS.

Offspring, J., 1581.

PROJETS DE LOI.

Deslandes, Georges-Sentis, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect. et adoption, 10408.

WARNOCK (David)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.

WEBSTER (John) *Brockville.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7944.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10694.
Arts, agriculture et stat.—Expositions, 10690.

WEICHEL (William-George) *Waterloo-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3637.

WHITE (Gerald-Verner) *Renfrew-Nord.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8028.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11359.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11472, 11489.

PROJETS DE LOI.

Canal de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2662, 2701, 3173; 3e lect. et adopt., 3177.

QUESTIONS.

Importation de plaques pour murs, 2234.

WHITE (William-Henry) *Victoria, Alta.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5225, 5740.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11382.

DOCUMENTS.

Renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de Victoria, Alta., 2476.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Gray, Ambrose, 11906.

WHITE (Hon. William-Thomas) *Leeds.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 86.
Banque et commerce de banque, 11911, 11932.
Banques, loi des, 1299, 1887, 2409, 2555, 10275, 10574, 10957.
Budget général, dépôt du, 1913-1914, 2642.
Convention commerciale avec les Antilles, 928, 2079, 9035.
Crédit agricole, 3266.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Droit sur les machines à fossoyer, 6851.
Emigrants, protection des, 12437.
Forces navales de l'empire, 1351.
Landry, André, 6762, 6796.
Macdonald, Alexander, 1011.
——Duncan, 831.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8498.
Monnaie d'Ottawa, 8904, 9365.
Phares et des côtes, service des, 6409 et suiv.
Présidence du comité, 6192.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12140.
Règlement de la Chambre, 6530.
Révocations à Descouse et à Arichat, 949.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3474.
Subsides, loi des, 2e lect., 11938.
Subsides et les forces navales de l'empire, bill des, 12503.
Subventions au Canadian-Northern, 12041, 12130.
Traité anglo-japonais, 7183, 7236.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3902.
Banques, loi des, 1887, 1922, 10374.
Brevet d'A.-D. Richard, 3899.
Budget général, 6400, 6469, 9900, 10834, 10918, 10933.
Caisses d'épargne de Québec, 10825.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2678.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2646.
Forces navales de l'empire, 7509, 9399.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4558.
Ordre indépendant des Forestiers, 7394.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204, 12209.
Primes à l'extraction du plomb, 10827.
Regal Trust Co., 3522.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12226.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6479, 6683.
Commission Internationale, 12396.
Commission pour paiement de l'intérêt sur dette publique, 6694.
"Coût de la construction" du Transcontinental, 7038.
Gouvernement civil.—Dépenses non prévues, 6502.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Chemin de fer Pacifique Canadien, 617, 618, 619, 620.
Comptes publics, (dépôt), 84.
Lettres F.-D. Jones *re* ciment, 91, 98, 99, 100.
Liste des actionnaires des banques autorisées, 84.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Rendement aurifère du Canada, 8914-5.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, Pugsley, 6704.
Algoma Steel Co., 7065.
Banque Internationale du Canada, 2272.
Barry-Bay, désastre de, 3289.
Budget en français, 6611.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8605.
Demandes de documents, 1400.
Quorum, pas de, 4784.
Rapport demandé, 11655.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Remise de droits sur rails d'acier, 7058.
Version française du budget de 1913-14, 6653.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4415.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8462.
Crédits supplémentaires, 8991.
Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Farmers' Bank, 6938.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
Tarif douanier, 6639.

MOTIONS.

Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, (83 à 10), 11937.
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avance, adoptée, 11910.
Crédits à voter, acceptée, 7107.
Loi de Finance, adoptée, 12007.
Loi de Subsides, 2e lect., adoptée, 9365.
Monnaie d'Ottawa, 2e lect., adoptée, 9365.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, amendement, à annexe; adoptée, 12209.

PROJETS DE LOI.

Loi des Banques, dépôt et 1ère lecture, 1299; 2e lect. et disc., 2350; renvoi au comité des banques et du commerce, 2569; 3e lecture et adoption, 10983; amendements du Sénat, 11911; 2e lect. et adoption, 11938.
Caisses d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438; 2e lect. et disc., 10825.
G.-T.-P., obligation du, 3e lect., 1620, 1887.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484; 2e lect. et disc., 10827; 3e lect. et adoption, 10828.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9936.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adop., 9373.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt et 1ère lect., 12143; amendement, 12209; 3e lect., 12211; adoption, 12218.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939; 3e lect. et adoption, 12488.
Tarif des douanes, 3e lect. et adoption, 11789.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adoption d'une loi de finance, 1ère et 2e lect. et adoption, 7154.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Hôtel de la Monnaie, dépôt, 8037; disc., 8904; 1ère et 2e lect. et adoption, 8920.
Loi des Banques, dépôt, 1294; 1ère et 2e lect. et adoption, 1299.
Obligations du G.-T.-P., achat des, dépôt, 902; disc. en comité, 1605; 2e lect., 1620 adopt., 1620.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt, 11910; disc. en comité, 12140; rapport et 1ère lect., 12141; 2e lect. et adoption, 12142.
Primes à la fabrication de l'acier, 1ère lect., 2e lect. et adopt., 10483.
Primes sur le plomb, dépôt, 10351; disc. en comité, 10438 et suiv.; 2e lect. et adoption, 10483.
Somme à voter pour subsides, 7106; adopt., 7107.

QUESTIONS.

Auditeur général, 10435.
Banque Internationale, 11524.
Burdett.—Poste de douane, 825.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Cie du chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 7159.
Circulation monétaire, 8596.
Clôture de fil de fer, 595.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Douanes à Gleichen, 824.
——Joliette, 1533.
Douaniers de Yarmouth, 1308.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête sur banque Farmers', 641, 820.
——banque Internationale, 11524.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Farmers' Bank, 2802.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Gaudet, Ag., 1537.
——J.-D., 1538.
Incursions des Fenians, indemnité, 7433.
Joliette.—Sous-percepteur des douanes, 1539.
Mack, S.-E., 819.
McGougan, J.-McKay, 1536.
Monnaies canadiennes, 8700.
Murray, David, 978.
Naufrage du *Mayflower*, 7248.
Osborne, Frank-A., 1037.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 617.
Préférence britannique, 597.
Roberge, Jean.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4566.
Tarif douanier, 2062.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1584.
——(vol. 2), 2328.
——(vol. 3), 1438.
Société Royale du Canada, dépôt.
Supplément du 14e rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

WILCOX (Oliver-J.) *Essex-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6853.
McNeil, Lauchlin, 868.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9764.

QUESTIONS.

Taux des câblogrammes, 3127.

WILSON (Charles-Avila) *Laval.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 568.
Demande de documents, 4419.
Loi modifiant loi des pénitenciers, 11656.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6737.
Pomminville, Dr J., 961.
Présidence du comité, 6209.
Règlement de la Chambre, 6577.

Discussion des articles:

Chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 3520.
Forces navales de l'empire, 4836, 5257, 5775.

Discussion des subsides:

Administration de la Justice.—Traitement du personnel, 11289.
Canal de la Vallée de la Trent, 11589.
Exercices militaires annuels, 11375.
Ministère des Postes.—Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Pénitencier Saint-Vincent de Paul, 11294, 11311.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11472.

DOCUMENTS.

Dorion, Eugénie, 966.
Dragage de la rivière des Prairies, 953.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Gents, W., 1583.
Liste des fonctionnaires que le gouvernement a remerciés de leurs services, 2348.
Pomminville, Dr J., 961, 966.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 12215-12218.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Demande de documents, 4418.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1177.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.

WILSON (Charles-Avila)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Roy, J.-N., Dr, 4189.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.

WILSON (Gordon-Crooks) *Wentworth.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 526.

WILSON (Gordon-Crooks)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.

WRIGHT (William) *Muskoka.*

DÉBATS.

Budget général, 10842.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9736.
Loi des Banques, 10383.

31551—F

SECONDE PARTIE—SUJETS

ORDRE DES SUJETS :—

Ajournements, Budget, Comité Communications, Débats, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Discussion des articles, Discussion des subsides, Documents, Incidents, Interpellations, Messages, Motions, Projets de loi, Projets de résolution, Questions, Rapports, Scrutin, Subsides.

AJOURNEMENTS.

Ascension, 8988.
Cendres, (mercredi des), 2795.
Noël—Vacances de, 1293, 1437.
Pâques—Vacances de, 6245, 6504.

BUDGET.

Dépôt du budget de 1913-1914, 2642.
Discussion générale, 6363, 6400, 6469, 9900.
Supplémentaire, 1913-1914, 10641, 10933; dépôt, 5820.
Version française, 6362.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, 376.
Banques et Commerce, 375.
Bibliothèque, 378.
Bills d'intérêt privé, 374.
Chabot, M., comité spécial, modification du.
Chemins de fer et Canaux, 373.
Compte rendu officiel des Débats, 378.
Comptes publics, 375.
Economie interne, 5
Forêts, cours et chutes d'eau, 378.
Impressions, 374.
Marine et Pêcheries, 377.
Mines et minéraux, 377.
Ordres permanents, 374.
Pensions aux vieillards—Comité d'enquête spécial, 2219.
Privilèges et élections, 372.
Pouvoirs des comités permanents, 378.
Roche, M., membre du comité de l'Agriculture, 652.

COMMUNICATIONS.

Blue, C.-S., promotion de, 5.
Emigration japonaise, 7769.
Galbraith, Frederick, nomination de, 5.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations de 3%, 2164, 2183.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., rapport, 3861.
Ouverture de la session, 1.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184, 7683, 7721.
Sanction de lois par son Excellence l'Administrateur, 5108.
Young, E.-C., nomination de, 5.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6263 à 6354 et suiv.
Achat et vente de mouton par le ministre de l'Agriculture, 657 à 664.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215, 2216.
Ajournement du comité général, 6080 à 6236.
Directeur de la poste à Alameda, 678.
Amélioration des grandes routes, 8416 à 8457, 9072, 9103.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12322 à 12367.
Amendement de M. Maclean, Halifax, 7917 à 7939.
Andover, à Saint-Jean, N.-B., ligne d', 12010, 12011.

DÉBATS—*Suite.*

Application de la question préalable, 7634-35.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281-84.
Baldwin, Eugène O., 8247 à 8261.
Banque et commerce de banque, 11911-32.
Bent, Lemuel, 997.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493 à 12514.
Budget général, 9900 à 9936, 10715 à 10957.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132, 7140, 7143.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733 à 793.
Calgary-Fernie, Compagnie du chemin de fer, 12029.
Canada Northwest, Loan and Mortgage Co., 7561, 7562.
Canadian Northern, Compagnie des embranchements du, 7980.
Canadian Northern, embranchements du, message du Sénat, 11722.
Canadian Northern, subventions au, 12033, 12075, 12086, 12110, 12114, 12130.
Motion Oliver, 12134.
Canadien du Nord d'Ontario, chemin de fer, 8698; retrait d'un bill relatif au chemin de fer.
Canal de la baie Georgienne, 2693, 2701, 2720, 2723, 3858.
Canal de Panama.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Chemins de fer de l'Etat, amendements du Sénat à la loi des, 12375 à 12383.
Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 2372.
Citation de R. C. Miller, à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12301 à 12320.
Colis postaux, 1540 à 1570.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9101.
Commandes de l'amirauté au Canada, 970.
Commercial Acetylene Company of New York, 10641.
Commission de conservation, 9976.
Convention commerciale avec les Antilles—906 à 928, 2064 à 2084, 8992, 8997, 9015, 9024, 9053.
Cour Suprême, traitement du registraire, 8281, 8287.
Crédit agricole.—Création d'un système de, 3226-3272.
Creusement de la rivière de l'Est, 665, 668.
Demande de documents, 4419.
Déplacement des gares terminales, 7944.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Descouse, destitutions à, affaire Landry, 4067.
Descouse et à Arichat-ouest, renvois à, 836, 847, 850, 942 à 949.
Devereux, Charlotte, 6901, 6913, 6923.
Discours sur l'adresse, 6, 14, 25, 4243, 50, 86, 115, 119, 129, 137, 160, 165, 184, 199, 204, 209, 210, 224, 247, 253, 257, 267, 291, 305, 338, 354,

DÉBATS—*Suite.*

379, 392, 410, 430, 457, 473, 476, 486, 490, 514, 524, 526, 556, 568, 581, 586, 587, 588, 589.
Discours sur l'adresse.—Amendement Laurier, 42; amendement Mondou, 581.
Donaldson, affaire, 8174, 8237.
Donaldson, Arthur, 8031, 8033.
Droits sur les machines à fossoyer, 6845, 6861.
Duchemin, M., 679, 680.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Election d'Antigonish, 10485 à 10572.
Emigrantes, protection des, 12521 à 12525.
Encouragement de l'Agriculture, 8303, 8309, 8315, 8318, 8319, 8321, 8326, 8328, 8333, 8335, 8336, 8341, 8342, 8347.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1039, 1041, 1058, 1087, 1114, 1120, 1150, 1157, 1194, 1221, 1244, 1269, 1311, 1320, 1333, 1340, 1351, 1366, 1401, 1440, 1482, 1509, 1620, 1649, 1659, 1695, 1729, 1740, 1759, 1768, 2572, 2732, 2757, 2780, 2833, 2885, 2913, 3023, 3140, 3184, 3198, 3204, 3289, 3303, 3312, 3313, 3323, 3335, 3348, 3363, 3566, 3593, 3616, 3637, 3645, 3671, 3707, 3721, 3742, 3748, 3865, 3874, 3883, 3906, 3935, 3938, 4021, 4026, 4068, 4111, 4129, 4157, 4169, 4179, 4199, 4231, 4251, 4259, 4271, 4305, 4349, 4350, 4374, 4395.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.
Gogarty, Fanny, Maria, divorce de, 6940, 6941.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177, 3179, 3181.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12140, 12212, 12216.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6865, 6897.
Grenier, inventeur de serrures, 7138.
Grève des photograveurs, 7964, 7979.
Grève sur le C.-P.-R., 2008, 2015, 2017, 2020, 2024, 2026, 2027, 2029, 2031.
Hôtel de la Monnaie, 8904 à 8919, 9365, 9370, 9373.
Incident *re* limite d'âge, 12316, 12317 et suiv.
Intercolonial, bureau administratif, point d'ordre, 7085, 7086.
Intercolonial, extension du réseau de l', 2038, 2042, 2043, 2047, 2052, 2054.
Intercolonial, lignes subsidiaires de, etc., 8792 à 8804, 9113, 9118, 9119, 9121, 9123, 9124, 9125, 9126, 9129, 9130, 9133, 9142.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1790, 1791, 1812, 1817, 1821, 1833, 1837, 1839, 1843, 1850, 1852, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1873, 1881.
Intercolonial, transport des marchandises par l', 956.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Intercolonial, Vale Nord, 955.
Interprétation du règlement de clôture, 9848 à 9866.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706 à 8734; 11144, 11150.
Kootenay, Arrowhead, 3177.
Landry, André, 6762, 6785, 6796, 6806, 6807, 6809, 6813.
Loi de navigation, 804, 808.
Loi des banques, 1294, 1298, 1299, 1307 et suiv., 1887, 1907, 1920, 1922, 1943, 1945, 1959, 1965, 1979, 1981, 1983, 2350, 2364, 2372, 2374, 2383, 2399, 2409, 2414, 2416, 2421, 2424, 2427, 2485, 2509, 2517, 2531, 2534, 2536, 2541, 2547, 2555, 10408.
Loi des épizooties, 9888, 9895.
Loi des grains, 9374, 9395.
Loi des inspections et de la vente, 9940, 9941, 9950 à 9966 et suiv.

DÉBATS—*Suite.*

Loi des juges, 11606, 11981, 12148, 12149.
Loi des pénitenciers, 11656, 11664.
Loi des subsides, 2e lect., 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444, 2453, 2456, 2463, 2464, 2466.
Macdonald, Alexander, 1007, 1011, 1016, 1017, 1019, 1022.
Macdonald, Duncan, 830, 833.
Margaree Coal & Ry Co., Ltd., 12008,
Marine marchande du Canada, 932, 934.
McLeod, Duncan, 7110.
McNeil, Lauchlin, 852 à 886.
Miller, R.-C., 3762 à 3857.
Ministère des Postes, 11681 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608, 7640, 7648, 7661, 7673, 7688, 7701, 7712, 7738, 7771, 7787, 7794, 7806, 7825, 7859, 7916, 7940, 7981, 8028, 8044, 8110, 8462, 8589, 8610, 8672.
Monnaie d'Ottawa, 9365, 9370, 9373.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
Montréal, commission du port de, 931, 1571, 1573.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001, 10002, 10007, 10009, 10015, 10019, 10027, 10033, 10042, 10046, 10063, 10064, 10070, 10090 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8064 à 8078.
Motion d'ajournement Pugsley, 7636 à 7648.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6721 à 6741.
Northern New Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Obligations du G.-T.-P., 1605 à 1619.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338, 1339.
Pollution des eaux navigables, 8851, 8865, 8873, 8874, 8875, 8876, 8878, 8881, 8882, 12004, 12006.
Pomminville, Dr J., 961, 963.
Port Burwell et London, ligne de chemin de fer entre, 12025.
Présidence du comité, 6191 à 6214.
Primes à la fabrication du plomb, 10438 à 10482.
Primes aux volontaires, 9160, 9176.
Prince-Albert, concession d'un terrain à 8142.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377 à 3448.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8272, 8278, 9148.
Question de procédure, 6141 à 6178.
Question de règlement, 6110, 12141.
Radiotélégraphie, 794 à 798, 2485.
Règlement de la Chambre, 6358 à 6361, 6509 à 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068 à 7081.
Rentes viagères de l'Etat, 9872 à 9886 et suiv.
Retard dans le dépôt des documents, 3287.
Richelieu, Ontario, Compagnie de navigation, 1156, 1336, 3409, 3418, 3420, 3422, 3469 à 3502.
Royal National Sanitarum Association, 982, 983.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042, 8043.
Scott, Robert J., 3562, 3563, 3564.
Séances du matin, 8989, 8990, 9495.
Services des phares et des côtes, 6400 à 6417 et suiv.
Service postal transatlantique, 7418, 7424.
Service télégraphique impérial, 9267, 9292.
Smith, Lyman, 7102, 7103.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305-54.
Tarif douanier, 6649.
Tarifs des messageries, 3532, 3556.
Taux de transport dans l'Ouest, 9191, 9218, 9221, 9228, 9250.

DÉBATS—*Suite.*

Terrains à St-Pierre (N.-E.), 990, 991.
Tobique-Campbellton Ry Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7160, 7164, 7170, 7184, 7186, 7242, 7347, 7382, 7400, 7413.
Traitement des juges, 6482 à 6488, 8287.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792 à 11795.
Transport dans l'Ouest, 6136, 6138.
Travaux de la Chambre, 2343 à 2347, 3282 à 3284.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11214, 11285.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, 8605, 8607, 8608.
Vancouver, commissaires du port de, 8741, 8746, 9150, 9155.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel Pugsley à la Chambre, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.
Débat sur l'affaire Donaldson 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette "Advocate", 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial, bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motions Macdonald, subventions au Nord-Canadien, 12138.
Motion Mondou déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motions Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141.
Motions Oliver, sur subventions au Nord-Canadien, 12135.
Obstruction tenue non parlementaire.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Questions doivent être inscrites au Feuilleton, 7249.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246.
Question préalable, pas d'amendement à la, 7938.
Règlement de clôture, 9866.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR—*Suite.*

Question devant la Chambre, sur motion d'ajournement on ne peut discuter que la, 8075.
Question sur le tapis, un député ne doit pas s'écarter de l'examen de la, 7406.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 1; discussion, 6, 86, 160, 209, 291, 379, 486.
Prorogation, 12537, 12538.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 3109, 3113.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828-29.
Amélioration des grandes routes, 8770 à 8790, 8823, 8833 à 8850.
Archives publiques, 12288-9.
Association des comptables du Canada, 3902 à 3905, 3958 à 4109 et suiv.
Association protectrice des médecins canadiens, 3508 à 3511; 3966 à 4006, (voir aussi Canadian Medical Protective Association).
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3698, 3898.
Avancement de l'instruction agricole, 8291, 8294, 8747, 8766.
Barnett, Otto, brevets d', 11721.
Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644, 2769.
Brésilienne, Cie de traction et d'éclairage, 3108, 3118.
Burrard à Westminster et à la frontière, Compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Burrard-Inlet, pont à, 12030.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8380-84-94.
Canada Hail Association, 3897-98.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678 à 2685.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2645 à 2972.
Canadian Medical Protective Association, 3508 à 3511, 3966 à 4006, (voir aussi association Protectrice des Médecins canadiens.)
Canadian Northern, lignes d'embranchement, 3514-16, 4500 à 4516, (voir Canadien-Nord.)
Canadian Northern, subventions au, 12191 à 12199.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canadian Western, Cie du chemin de fer, 4550-53.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518-19.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4500 à 4546, (voir Canadian Northern, ci-haut.)
Canal de la baie Georgienne, 2662-64, 3174-76.
Classement du personnel des Communes, 12302 à 12320.
Code criminel, modification du, 11939-59.
Colis postaux, 12151, 12186.
Commercial Acetylene Company, 11330-32.
Convention Commerciale avec les Antilles, 2096 à 2194 et suiv.
Cour d'Echiquier, 3458-59.
Cour Suprême, 8810 à 8822.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829 à 6842.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333-35.
Dominion Trust, 3520-21.
Ebro, Cie d'Irrigation et d'énergie d', 3117-19.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Encouragement à l'Agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4421, 4422, 4424, 4425, 4430, 4440, 4450, 4457, 4458, 4471, 4473, 4475, 4481, 4490, 4491, 4497, 4578, 4579, 4591, 4593, 4600, 4601, 4609, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620, 4621, 4625, 4626, 4628, 4630, 4631, 4632, 4634, 4635, 4636, 4637, 4642, 4646, 4652, 4656, 4657, 4661, 4666, 4679, 4682, 4707, 4713, 4715, 4719, 4928, 4739, 4754, 4860, 4769, 4774, 4475, 4777, 4781, 4785, 4841, 4850, 4853, 4888, 4894, 4912, 4923, 4930, 4935, 4951, 4964, 4967, 4970, 4984, 4985, 4999, 5007, 5010, 5040, 5045, 5054, 5059, 5062, 5075, 5089, 5096, 5109, 5113, 5148, 5153, 5155, 5157, 5169, 5178, 5186, 5195, 5205, 5210, 5212, 5222, 5225, 5237, 5247, 5257, 5269, 5275, 5282, 5290, 5302, 5326, 5329, 5333, 5334, 5338, 5339, 5369, 5371, 5380, 5389, 5398, 5406, 5407, 5418, 5426, 5437, 5442, 5445, 5449, 5457, 5460, 5468, 5475, 5492, 5502, 5511, 5528, 5535, 5546, 5553, 5558, 5566, 5572, 5577, 5579, 5610, 5617, 5638, 5640, 5649, 5661, 5691, 5697, 5720, 5726, 5727, 5732, 5737, 5740, 5744, 5760, 5769, 5775, 5791, 5802, 5810, 5813, 5820, 5826, 5828, 5846, 5860, 5877, 5882, 5887, 5903, 5910, 5916, 5921, 5925, 5935, 5953, 5963, 5977, 5981, 6006, 6007, 6019, 6026, 6095, 6122, 6239; 7438, 7452, 7459, 7477, 7485, 7509, 7536, 7562, 7576, 9399, 9401, 9409, 9413, 9421, 9431, 9433, 9437, 9450, 9461, 9466, 9471, 9501, 9510, 9545, 9557, 9578, 9581, 9584, 9586, 9588, 9592, 9594, 9606, 9618, 9622, 9624, 9626, 9628, 9649, 9658, 9660, 9667, 9672, 9680, 9681, 9684, 9692, 9709, 9717, 9718, 9727, 9731, 9736, 9741, 9745, 9748, 9753, 9760, 9764, 9767, 9772, 9774, 9785, 9789, 9794, 9801, 9806, 9810, 9813, 9827, 9830, 9835, 9837, 9845, 9847, 9977, 10236, 10247, 10251, 10253, 10261, 10267, 10268, 10273, 10276, 10279, 10282, 10289, 10295, 10296, 10309, 10311, 10327, 10341.
Galerie Nationale du Canada, 9252-66.
Glengarry, et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 3456, 9225.
——— prêt au, 12204-09.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company, 8826.
Huron and Erie Loan and Savings Co., 2667.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Hull, Cie électrique de, 3122.
Imperial Traction Company, 9225-26.
Imperial Underwriters' Association, 4555 à 4561.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4109-10.
Loi des Banques, 10374 à 10430, 10574 à 10669, 10957 à 10977.
Loi des chemins de fer, 9936, 9967, 9973, 9974.
Loi des falsifications, 11986-7.
Loi des grains, 8925-32.
Loi des inspections et de la vente, 12277, 12287.
Loi des Postes, 12253, 12257, 12265, 12269.
Loi des juges, 12275.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Manitoba, chemin de fer, radial du, 8829.
Marine marchande du Canada, 932.
Marquage des fruits 10370.
Meek, Frank-William, 11900, 12078-80.
Middlesex Trust Company, 9357.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827-28.
Montréal, commission du port de, 931.
Newman, F.-J. *et al.*, brevets de, 3900-3901, 4455-4456.
New-Westminster, commission du port de, 2609 à 2616, 2643, 2644, 3104.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553-55.
North-Fraser, commissaires du port de, 2652, 2653, 2660, 3106
Northwest Guarantee and Accident Insurance, 2667.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, Cie de traction, d'éclairage et de force de, 3119, 3121.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392, 7554 à 7560.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Pacific and Peace River Railway Company, 8825.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920-23.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Police fédérale, 8806-08.
Port-Nelson, compagnie de, 7398.
Power, Lenore, divorce à, 12081-86.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450-52.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8805.
Radiotélégraphie, 8933-36.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Regal Trust Co., 3e lecture et adoption, 3521-22.
Rentes viagères, 10126 et suiv.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988-92.
Richard, A.-D., brevet de, 3899, 3956, 3957.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2643, 2771 à 2778, 3034, 3046, 3048, 3051, 3053, 3061, 3065, 3067, 3073, 3078, 3079, 3085, 3088, 3089, 3098.
Service télégraphique impérial, 11993, 12003.
Shuswap-Okanagan, Cie du ch. de fer, 3517.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9227-28.
Tarif des douaniers, 11789.
Témiscamingue et Nord d'Ontario, subvention au, 12219-48.
Transcontinental National, 3457.
Van Buren, Cie de ponts, 11718-20.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674-2676.
Winnipeg, approvisionnement d'eau de, 11060-61.
Zone du chemin de fer, 12270.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

[Voir *Subsides*].

DOCUMENTS

Achat de bois pour quai à St-Germain de Kamouraska, 7436.
Achats de boîtes pour poste rurale, 7431.
Achat de propriétés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, 2058.
Actionnaires des banques autorisées, 84.
Alameda, directeur de la poste à, 669.
Aldershot, N.-E., fourniture de la glace, au camp d', 8366.
Aldershot, camp d', larcins commis, 8366.
Alberta et la Saskatchewan, vente de terres des écoles dans, 3136.
Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Amerault, James, destitution de, New-Edimburgh, N.-E., 4577, 4580.
P. E. Amyot, ingénieur, et Chas. E. Taché, 683.

DOCUMENTS—*Suite.*

Annapolis, N.-E., destitutions dans le comté d', 4573
Antigonish, magasin de la 18ième batterie d'artillerie à, 900.
Antigonish et Livingstone-Cove, courrier entre, 900, 10436.
Antigonish, transport du foin sur l'Intercolonial dans, 4019.
Antilles, importations de mélasses, etc., des, 899.
Appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.
Arbuckle, James, à Pictou, N.-E., 2477.
Archibald, A.-D., 1033.
Armstrong, Arthur, 1579.
Armstrong, James, 894.
Arsenault, John, 891, 896.
Asker, à Campbellton, 2479.
Association forestière du Canada, 9870.
Astephen, Abraham, 898.
Atkinson, enquête sur accident au cheval d'Arsène Lauzon, à Amqui, Rimouski, 2471.
Atwood, S., à Atwood's Brook, N.-E., 2476.
Aucoin, Charles, de Chéticamp, N.-E., 2473.
Avocats, question du mariage, 966.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Backshore et Pictou, contrat pour transport des malles entre, 2474.
Baie des Chaleurs, subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bain, James, destitué, 6943.
Bain, R., à New-Campbellton, 2729.
Baldwin, O., lettre d'Eugène, 8257.
Bannon, James W., douanier, Ste-Agnès de Dundee, 686.
Banque Internationale du Canada, (Licence), 1584.
Bardier, Paul, nomination de, 8365.
Bares, Archibald, 4196.
Barils de clous achetés pour l'Intercolonial en 1912, 6464.
Barry, M., 1584.
Barss, Archibald, 1029.
Bassins de radoub, (dépôt), 1392.
Bateau de pêche "Davies", 7437.
Bathurst, dragage à, par le "Restigouche", 686.
Bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bazinet, fermeture du bureau de poste de Moulin, Joliette, 6943.
Bear River, travaux à, 10436.
Beeman, J.-C., 892.
Bégin, M. J., régisseur de ferme expérimentale à Sainte-Anne de la Pocatière, 2328.
Bélanger, capitaine de l'"Eureka", 10712.
Bélanger, P., 1584.
Bellemare, Wilfrid, destitution de, 4755.
Belzil, Mme, maîtresse de poste à Saint-Octave, Rimouski, destituée, 2327.
Bent, Lemuel, 997.
Bettez, Alfred, destitution de, 8903.
Birks, H., 1583.
Bessett, Dr C.-P., 892.
Blais, M. C., démission de, 7606.
Blanchard, C.-P., destitué, 2470.
Blue, C.-S., et F.-M.-S. Galbraith, 5.
Bohan, John W., 1579.
Bohan, Mary A., 1579.
Bonaventure, annulation de contrats de la malle dans, 684.
Bonaventure, bureaux de poste dans comté de, 2327, 7607.
Bonaventure, changements dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de, 5325.

DOCUMENTS—*Suite.*

Bonaventure, commissaires enquêteurs dans le comté de, 7607.
Bonaventure, contre-maître général et autres employés dans, 682.
Bonaventure, destitution dans, 7850, 11136.
Bonaventure, dragage à la rivière, 4515.
Bonaventure, énumérateurs du recensement dans, 684.
Bonaventure, fonctionnaires du ministère de la Marine, dans, 683.
Bonaventure, maîtres de poste de, révoqués, 684.
Bonaventure, nouveaux bureaux de poste du comté de, depuis octobre 1911, 682.
Bonaventure, personnel de Marine et Pêcheries, dans le comté de, 2327.
Bonaventure, transport du courrier dans, 683.
Bonaventure, travaux publics dans, depuis octobre 1911, 682.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boudreau, Barthélemy, 11057.
Boudreau, William, 10124.
Boudrot, Bertie, 1031.
Boudrot, Dominique, 892.
Boudrot, Elias M., 1031.
Bougie, annulation du contrat de M. E., 8366.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourinot, John-C., de Port-Hawkesbury, N.-E., 11136, 11137, 6465.
Bourinot, M., révocation de, 8988.
Bourque, Alexis, destitution de, 8365.
Bourque, Marin, 1032.
Boutilier, Mathew, 899.
Boviard, D., 1583.
Bow, William, à Winchester, Ont., 2730.
Bowles, J., à Alder-River, N.-E., 2477, 4195.
Bowman, Charles-Arthur, 686.
Boyd, Angus, 893.
Brady, M. F., 681.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, N.-E., service du transport de la malle entre, 8904.
Briggs, Geo. F., 1579.
Broderick, M., 1582.
Brome, nominations dans comté de, 8988.
Brompton et Windsor-Mills, courrier entre, 9871.
Brown, George L., préposé au phare fédéral, à Prescott, Ont., destitué, 2326.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576, 4577.
Brûlé, comté de Colchester, quai de, 682.
Brunelle, William, 8904.
Brymner, Thomas, 892.
Bujold, Louis, 8365.
Bugeaud, Fabien, et Caldwell, A.-B., 683.
Burchill, George, 896.
Burke, Martin, 11057.
Burrill, Henry, 963.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Cadenas, correspondances entre département des Postes et Alleyn Taschereau, *re* achat de nouveaux, 7159.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.
Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Caissey, John, nomination de, 8366.
Cameron, Angus, à Fairlight, Sask., 2475.
Cameron, Maggie Mme, destituée, 7159.
Cameron, Thomas, 902, 2479.
Campbell, C.-F., à London, Ont., 2728
Canada et l'Australie, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Canada et les Antilles, service de steamers entre le, 899, 3558.
"Canada," steamer, 683.
Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.
Canadian Pacific, 617, 618, 619, 620.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Cann, Henry, 897.
Capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Capitaines de remorqueurs, 7437.
Caribou, Ile, comté de Pictou, 682.
Carignan, L.-Philippe, 900, 903.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Centenaire de la Paix, 12293.
Centreville, N.-E., quai public à, 6944.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury, South-Indian, 2730.
Chagnon, François, à Saint-Jean, Qué., 2475.
Chambre des communes et du Sénat, sténographes et secrétaires de la, 4020.
Champlain, employés destitués dans comté de 8903.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Chemin de fer Atlantique, de Caplan à Paspébiac, 2327.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
Chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Chemins de fer Québec et Oriental et Atlantique, Québec et Occidental, 7607.
Chéticamp, percepteur des douanes à, 8988.
Chiasson, Edouard D., 3558.
Chien de mer, réduction de, 10436.
Chisholm, A.-A., à Margaree-Fork, N.-E., 2474.
Chisholm, A.-G., 893.
Chisholm, Daniel, de Tracadie, N.-E., destitué, 2471.
Chisholm, John-B., 6465.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2327.
City of Sydney, et le *Douglas H. Thomas*, collision entre, 2327.
Cloutier, J.-V., destitution de, 9494.
Cochrane, G.-H., de Moncton, 724.
Coderre, hon. L., acc. contre (dépôt), 6250 et suiv.
Coe, A.-B., 4195.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Comté de Colchester, N.-E., destitutions dans le, 4573.
Colligan, Thos., 1583.
Colombie-Anglaise, réclamations des sauvages de la, 1882.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 895.
Colombie-Anglaise, subventions additionnelles, 1882.
Commissions, 898.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Commission des chemins de fer, appel des décisions de la, 901.
Commission de conservation, 6923.
Compagnies de messageries, 12161, 12166.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Contrats pour transport des dépêches cancellées dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Contrats transport du courrier, 895, 964.

DOCUMENTS—*Suite.*

Convention pour le service postal transatlantique dépôt), 7425.
Conway, Patrick, 479, 4196.
Correspondance entre le gouvernement et le conseil impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Corrigan, à Sand-Point, N.-E., 3135.
Corry & Laverdure, 965.
Cournoyer, Pierre, maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 4019.
Cox, A.-B., 895.
Cox, Fred-E., 1030, 4196.
Crespo, Jeffrey, 893.
Crowe, col., commandant du collège militaire royal, 11136.
Crozier, Demetrius, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Cumberland, destitutions dans, 4754, 6465.
Cumming, Neil, 1578.
Cummings, John, 1030.
Cussuck, Patrick, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Daigle, Napoléon, destitution de, 11137.
Davis, John-W., 4195.
Day, Joseph, 1578.
Dea, Edmond, 684.
Decoste, Patrick, 685.
DeGrâce, Louis, 3558.
Delaney, S., 1584.
Demi-est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest 3ième méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Dépopulation des campagnes et coût de la vie dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Dépôts d'armes (déposé), 6499.
Démission du général McKenzie, 11136.
Descousse et à Arichat-Ouest, renvois à, 836.
Désève, L.-A., et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Desjardins, C.-A.-R., résignation de, 7437.
Deux-Montagnes, courriers dans, 1582.
———gardiens de phares dans, 1582.
———maîtres de postes dans, 1582.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6907-6911, 8902.
Digby, N.-E., achat de terrain à, pour quai public, 6943.
———destitutions dans le comté de, 4572.
Dion, A., *re* cadenas, 1583.
D'Israéli, Qué., bureau de poste à, 11136.
Doane, H., à Shag Harbour, N.-E., 2476.
Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Dorchester, fourniture de l'eau à la station de, 1883.
Douanes, liste des 470 nouveaux employés des, 8988.
Dorchester, préfet du pénitencier de, 1882.
Dorion, Eugénie, 966.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucett, Edward, destitution de, 4577.
Doucet, Frédérick-J., de Caraquet, 686.
Dow, Newton, S., 1579.
Dow, Robert, officier d'immigration, Ottawa, 685.
Drigg, Harry-A., 901.
Droit de douane sur le bois de sciage, 835.
———sur le ciment, 834, 1883, 6943.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Duan, W.-A., à Green-Island, N.-E., 2474, 11057.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.

DOCUMENTS—*Suite.*

Duchemin, H.-F., 2478.
Duchemin, enquête du commissaire, dans Guysboro, N.-E., 4195.
Duchemin, états de comptes pour enquêtes tenues par, dans Antigonish, 3559.
Dugas, Richard, 897.
Dumont, Arthur, destitution de, 8903.
Dumpuy Clauses, suspension de l'application des articles dits, 6943.
Dunlop, Daniel, 1580, 2779.
Dunlop, Mary, 897.
"Earl Grey", employés du str., 1884.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Easton, H.-B., 1584.
Edmonton, destitutions à, 687.
Effectif des principales marines, 3023.
Ehler, Wm-E., destitution de, 8366.
Emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
English, Samuel, 1582.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Enquêtes dans le service civil depuis octobre 1911, 685.
Estmere et Baddock, voie ferrée entre, 725.
Falconer, James, destitué, 652, 6943.
Fallu, Lazare, nomination de, 8366.
Faneuf, J.-E., 964.
Faucher, Dr, correspondance entre ministre des Postes et, *re* cadenas brevetés, 7436.
Feehan, James, destitué, 2326.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fernie, C.-A., salle militaire à, 6465.
Finlay-Point, quai à, 9870.
Fixott, H.-J., 892.
Fleming, John-Y., 1579.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Forbes, A.-R., 896.
Forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, tableaux des, 3014-3022.
Fougère, Frank, 4196.
Fougère, Peter, 1032, 7111.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Fraser, David, à Margaree (nord-est), N.-E., 2473.
Fraser, John, 1578.
Fraternité Canadienne des Employés de chemins de fer, *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Fredericks, J., à East-Jordan, N.-E., 2476.
Friolet, Henri, 1580.
Fusils Ross, achats de, 6944.
Gagnon, Jos., 10712.
Gallinan, Mlle A., Whitney-Per, N.-E., 2472.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gardiens de phares à Répentigny, Qué., 11136.
Gaspé, fonctionnaires destitués dans le comté de, 8988.
Gass, Charles-L., maître de poste à Bayfield, 3558.
Gaudet, destitution de Mme M.-C., à Pubnico-Ouest, N.-E., 7136.
Gannon, A.-T., 897.
Gents, W., 1583.
Giffin, Charles-G., d'Isaacs-Harbour, N.-E., 2474.
Gillis, Allen, à Gillisdale, N.-E., 2473.
Gillies, Duncan, 1577.
Girrior, W.-A., révocation de, 4196, 8983.
Gladstone, W.-L., 1581.
Gloucester, destitutions dans, 686.
———Travaux publics dans, 686.
Gorman, Jeffrey, 899.
Gosselin, A.-J., 892.
Gotro, N.-B., quai de, 3670.
Goulman's Point, N.-E., construction d'un brise-lames à, 4576.

DOCUMENTS—*Suite.*

Grand-Etang, havre de, 1032.
Grantmyre, James, 897.
Granton, W., 1584.
Grand-Tronc-Pacifique, condition des travailleurs sur le, 3274.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénianne, 2730.
Grosse-Isle, médecin auxiliaire à la, 685.
Grosse-Isle, nomination d'un médecin de santé additionnel à la, 2476.
Gunn, George, destitué, 2470.
Guysborough, N.-E., construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Guysborough et Charles-Cove, N.-E., courrier entre, 2477.
Guysborough, N.-E., destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de, 4575.
Habel, Philéas, destitution de, 11137.
Hachey, Donald-J., de Bathurst, 687.
Hackett, Wm., 897.
Hadley, Everett, 4195.
Halifax, nouvelle gare maritime à, rapport, 6995.
Hall, Thomas-H., à Sheet-Harbour, N.-E., 2476.
Hanlon, Henry, 4195.
Hants, N.-E., destitutions dans le comté de, 4576.
Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hatfield, Charles-W., 963.
Hawkesbury et Grenville, pont entre, 682.
Hayes, J., 1581.
Hazelton, emplacement de la gare de G.-T.-P., à, 899.
Heatherlon et Guysborough en 1912, courrier entre, 681.
Hemphill, Oliver, 1579.
Hendebee, D.-S., 4195.
Hendebee, Robert, 4195.
Henderson, Adam, 1579.
Henlow, W.-H., de Liscomb, 1029, 4195.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Homard, octroi, de licences pour mise en conserve du, 2728.
Homarderie de Spry-Bay, 900.
Hughes, B., 1583.
Humphreys, Ed.-C., destitué, 2470.
Hus, Mlle Paul, démission de, 8365.
Huttie, W.-E., 4196.
Iceton, William, 1580.
Ile du Prince-Edouard, bateau transbordeur de l', 1029.
———chemin de fer de l', 9494.
Ile-Verte, Témiscouata, feux d'alignemeent sur le quai de l', 3136.
Immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.
Importations et exportations, 3669.
Incident du drapeau à Matapédiac, Qué., 8597.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petewawa, 6943.
Inverness, lignes télégraphiques dans, 1032.
———salle d'exercices à, 9870.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Intercolonial, acquisition des lignes tributaires de l', 1883.
———caisse de prévoyance des employés de l', 3559.
———dans Sydney, N.-E., 4019.
———dommages *re* Thomas Hoare, tué à traverse de, à Stellarton, 6944.

DOCUMENTS—*Suite.*

Intercolonial, embranchements dans le comté de Guysobrough, N.-E., 2474.
———employés destitués dans le comté de Rimouski, 7436.
———et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
———et Vale-Nord, 954.
———fourniture de la glace à l', à Mulgrave, N.-E., 2479.
———grève d'employés de l', 900.
———percepteurs de billets sur, 2058.
———pièce de fonte, etc., pour l', 899.
———projet de diminution des heures de travail pour les employés de l', 2729.
———quai de l', 3275.
———transport de foin sur l', 4573.
———transport des employés, 654.
Irish, Fred.-R., 8902.
Jackson, J.-S., surintendant des chantiers à Saint-Joseph de Sorel, 6944.
Jarvis, W., 1583.
Jones, F.-D., *re* ciment, 98, 99, 100.
Johnson, Bert., chef éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Johnson, S.-A., 899.
Johnston, Donald, destitution de, 11909.
Johnston, Martin, 891.
Joubert, Hélène, à Sayabec, Qué., 2475.
Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1907, 9112.
Journaux subventionnés, 8902.
Journaux, etc., transport par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.
Juges de cours de comté, augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Kamouraska, révocations à, 965.
Kanock, B.-C., destitution de, 8037.
Kavanagh, C., 1583.
Keewatin, régime scolaire de, 964.
Kelly, Edward, 4195.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.
Kentville, N.-E., salle d'armes à, 3135.
King, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Kinney, Allan, 693.
Kitsilano, réserve indienne de, 9112.
Kouchibougnac, N.-B., service de poste, 9494.
Kraut, Point, quai à, 966.
La Banque Internationale, 901.
Labillois, Alexis, destitution de, 8366.
Lacasse, A., 966.
Lacroix, Edmond, destitution de, 8365.
Lafferty, Edward 1579.
Lafford, C.-J., 1028.
"La Gazette du Travail", correspondants de, 6465.
Lalonde, L., 1583.
Lane, J., 1581.
Landry, Edouard, à Petit-de-Grat, N.-E., 2474.
Landry, Félix, nomination de, 8964.
Landry, Jos.-Ed., destitution de, 8597.
Landry, William, 894.
Landry, Wm-P., 894.
Langley, W.-B., 1030.
Langley, Sanford, 2478, 4196.
Lanigan, Ernest, 957, 961.
Lapointe, S., destitution de, 8365.
La propriété "Police-Point-Reserve", 901.
Larocque, Rodrigue, nomination de, 8365.
L'Assomption, liste des fonctionnaires publics de la circonscription de, remerciés de leurs services, etc., 2471.
L'Assomption, Qué., quai à, 11136.
Laurentides, Qué., édifice public dans la ville des, 11136.
Lauzon, Qué., cale sèche de, 11392.
Lawlor, Wilson, 896.

DOCUMENTS—*Suite.*

Lawrence, W.-S., 1033.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Lignes postales rurales dans le comté de Pictou, 725.
Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive, dépôt, 8375-6.
Livingstone, M.-G., 895.
Long-Beach, N.-E., achat de propriété à, pour propagation du homard, 4597.
Long Sault Development Company, 2479.
Lord, Joseph, à Sainte-Blaise, Qué., 2475.
Lotbinière, employés publics dans, 834.
Leblanc, Abraham, 1031.
LeBlanc, destitution, 4577.
———Napoléon, transport des dépêches entre Carleton-Centre et gare de Carleton, 7850.
Lebœuf, Aurèle, bail, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Leduc, J.-H., 3558.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Le ¼ N.-O. de 8-49, 26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49, 26-4, 4020.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, (Winnipeg), 7436.
Lettre *re* l'industrie du ciment, 31, 33, 34.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Levêque, Elzéar, 10436.
Lewis, Mlle Gertie, à Main-à-Dieu, N.-E., 2472.
Lewis, W.-W., à Louisbourg, N.-E., 2472.
Lunay, R., 1583.
Linwood et Grosvenor, N.-E., transport des malles entre, 2477.
Linwood, transport du courrier de la gare au bureau de poste de, 2475.
Lyons, 2728.
Mabou, N.-E., améliorations du havre de, 7606.
Macdonald, Colin, 902.
Macdonald, Duncan, destitution de, 830.
Macdonald, A.-B., de Broad-Cove-Chapel, N.-E., 2473.
Macdonald, D.-C., à East-Lake-Anshe, N.-E., 2473.
Macdonald, John, inspecteur du bureau de l'Intérieur, 4754.
Macdonald, John-A., 1030.
Macdonald, John-R., 893, 1032.
Macdonald, Man., élection de, 38-57.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Mackenzie, destitutions dans, 687.
Mackay, John, gardien de pont à Beckett, Ont., destitué, 326.
Mackay, John, gardien de pont à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Mackenzie, H., élection de Macdonald, affidavit, 74.
Maher, John, officier de douane à Montréal, 685.
Maîtres de poste, changements, 3135.
Maloney, James, 1580.
Mangher, John-P., 894.
Marcotte, Mme Z., destitution de, 8366.
Marigonish et Arisaig, N.-E., service rural entre, 2477.
Marine, employés destitués à Pictou, 1884.
Marion, Alex., maître de poste de Rockland, 685.
Marsh, William, 897.
Martel, Frédérick-A., 1031.
Martin, Cyprien, 3560.
Masinasia, Alta., déplacement de bureau de poste de, 6618.

DOCUMENTS—*Suite.*

Maskinongé, employés destitués dans le comté de, 8903.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Matheson, Alex., à Boulardrie-Centre, N.-E., 2728.
Matthew, W.-G., 4915.
Mathews, W.-G., 895.
Mayotte, Hubert, 893.
Meagher, John-P., 4196.
Meagher, Matthias, 1579.
Melancon, John, 686, 894.
Melville, Andrew, 1581.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
——Smith, *re* cadenas, 7124.
——Verret, *re* cadenas, 7126.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Mémoire *re* mise en service par la commission du Trancontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.
Merrifield, John, chef éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Meunier, Charles, 964, 2475.
Mexico, bureau du commissaire à, 898.
McAdam, Aler.-R., d'Antigonish, N.-E., destitué, 2471.
McAdam, Hugh-R., destitué, 4020.
McArthur, Duncan, 685.
McAskell, K.-P., 892, 8386.
McAulay, Donald, 1580.
McCaskill, Norman, 1032.
McCartin, James, Ottawa, 685.
McCutcheon, Stanley, 4915.
McCutcheon, M., 4915.
McDermitt, 1583.
McDonald, 896.
McDonald, à Sydney, N.-E., 2472.
McDonald, A.-G., 1033.
McDonald, Archibald, 8903.
McDonald, Dougald, 893.
McDonald, Harry, 891.
McDonald, John-H., 893, 3557.
McDonald, M., 8987.
McDonald, Rodrick, 1579.
McDonald, Ronald-D., 1033.
McDonnell, John, destitué, 7606.
McDougall, H.-F., 9870.
McDougall, J., 896.
McEachern, Dan., à McEachem's Mills, N.-E., 896, 2413.
McGaffigan, Denis, 1579.
McGillivray, Angus, Glace-Bay, N.-E.
McIsaac, à Port-Hood, N.-E., 2475.
McInnis, Alex., 894, 2478, 4196, 8385.
McInnis, J., 1581.
McKay, A.-G., destitué, 6945.
McKay, D.-R., à East-Lake-Anslie, N.-B., 2473.
McKay, Mme O.-J., à Cap-Dauphin, 2729.
McKelivey, James, de Sarnia, Ont., *re* octroi aux volontaires de l'invasion fénianne, 2480.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
McKenzie, J.-A., 1580.
McKenzie, Murdock, 897.
McKillopp, D.-J., 892.
McKinnon, M.-J., destitué, 4196, 6943, 7606.
McLatchie, Thomas, 1581.
McLaughlan, D., 1033.
McLaughlin, Elgin, 1581.
McLean, Charles, à Strathorne, N.-E., 2473.
McLean, D.-H., à Port-Hood, N.-E., 2475.
McLean, John, 893-898, 1030.
McLean, Thomas-Chatmer, 1580.
McLees, James, maître de poste à Bishop Mills, Ont., destitué, 2326.

DOCUMENTS—*Suite.*

McLennan, J.-R., à Inverness-Town, N.-E., 2480.
McLeod, Havelock, à Big-Intervale, N.-E., 2473.
McLeod, David-A., 891.
McLeod, Duncan, de Sherbrooke, Qué., destitué, 2471.
McLeod, Rod, destitué, 6942.
Millan, J.-H., à Isaac's-Harbour, N.-E., 2475.
McMullan, Jos., à Brideport, N.-E., 2472, 4196.
McNeil, Ernest, nomination de, 8902.
McNeil, J.-J., à Grant's Lake, N.-E., 2476.
McNeil, J.-C., à Grand-Narrows, 2475.
McNeil, J.-A., 895.
McNeil, Lauchlin, 852.
McNeil, Neil, 158.
McNeil, W.-A., 1032.
McPhail, John, à Scotsville, N.-E., 2473.
McQuinn, A., à Kewstoke, N.-E., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.
Miller, C.-E., 1031.
Milward, John, 681, 4195.
Miner, M., destitution de, 8988.
Mira, comté de Cap-Breton, améliorations sur la rivière, 4019.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.
Mitchell, Fred., 2472.
Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Moosejaw, employés au bureau de poste de, 11909.
Moran, Edward-P., 1581.
Montréal, construction de navires de guerre à, 4417, 4418.
Montréal et de Québec, agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de, 7850.
Moore, lt.-col. F., démission du, 2059.
Morgan, J., d'Ailsa-Craig, 2480.
Morin, D., 964.
Morrison, Alexander-E., destitué, 6944.
Morrison, D.-J., destitué, 6942.
Morrison, J.-C., à Shelburne, N.-E., 2476
Morrison, John-G., 1577.
Morrison, J.-R., 1029.
Morrison, Norman, 892.
Morrison, Rob.-C., 2471.
Morrison, William, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2327.
Morton, Jesse-L., à Lower-Argyle, N.-E., 3136.
Mowat, M.-M., déplacement de, 7607.
Muce, M., 1033.
Mulgrave, N.-E., Reeds, J.-S., à, 2478.
Mulgrave et Chéticamp, N.-E., service de bateaux à vapeur entre, 7159.
Mundle, J.-A., 1581.
Munro, E.-L., 4196.
Munro, H.-P., 4196.
Munro, Levi, 2479, 4196.
Munro, W.-L., 4195, 4576.
Murphy, Jas., 965, 685.
Murphy, Michael, 892.
Musgrave, Robert, 1578.
Myers, Freeman, à Cole-Harbour, N.-E., 2478.
Myers, Freeman, capitaine, 4196.
Nadeau, Epiphane, destitué, 7436.
Nadeau, L., 964.
Nelson, J.-Scott, 1031.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
New-Campbellton, personnel des douanes, 8987.
New-Carlisle, Qué., station agronomique à, 8902.
Nicolet, employés destitués dans comté de, 8903.
"Niobé", réparations au, 6943.
Noël et Walton, N.-E., courrier entre, 7159.

DOCUMENTS—*Suite.*

North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., grande route de, 4020.
North-Sydney, travaux et réparations de l'édifice public à, 7160.
'Northeumberland' drague, 8703.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
O'Brien, Michael, accusé, 5325, 11057.
Offspring, J., 1581.
O'Neil, Cyrno, éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
O'Neil, destitution du Dr Freeman, à Louisbourg, N.-E., 2472.
O'Neil, Mme Ellen, O'Neil, N.-B., 6618.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont,. nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, dépôt, 1438.
Osage, Sask., maître de poste, renvoi d'office, etc., 11909.
Ottawa, commission d'embellissement d', 3559.
Ottawa, dragage de la rivière, 668.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Panama, canal de, 984.
Papineau, surintendant, 952.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
Paquin, Ernest, 957.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O., de 30, 25, 72, 6618.
Pearson, J., *re* ciment, 91.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et St-Jean, N.-B., 5325.
Perrin, D., 1581.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Petite-Rivière, Lunenburg, brise-lames de la, 1030, 8902.
Pictou, Antigonish de Guysborough et St. Mary, municipalités de, 1580.
Pictou, soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de, 4754.
Pictou, transport de l'hôpital de marine à la ville de, 2471.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pipes, A.-B., 1882.
Place, L., 1582.
Poirier, Frédéric, 891.
Poirier, J.-N., 3560.
Poirier, L.-N., 822, 1031.
Poirier, Pascal, 1031, 8964.
Pomket, River, bureau de poste de, 894.
Pomminville, Dr J., 966.
Pope, capitaine, Scatarie, N.-E., 2472.
Porter, à Port-Maitland, N.-E., 2475.
Portneuf, révocations à, 965.
Postes, employés destitués, 2729.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pragnall, Robert, destitué, 2469.
Prairies, dragage de la rivière des, 953.
Pride, Freeman, 4195.
Prince-Albert, Sask., choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert, concession de terre à, 9112.
Prince, I. P.-E., employés publics destitués dans le comté de, 3136.
Prince, R.-J.-A., élection de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Rupert, dépôt de marine à, 1882.
Proctor, Edward, éclusier à Burrett's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Pye, L.-W., 1029, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Qu'Appelle, destitutions à, 898.
Quart N.-E de section 14, township 75, 5e méridien, 8904.
Québec, administration des chemins de fer de l'Est de, et de l'Atlantique à l'ouest de, 8902.
Québec, améliorations projetées du port de, 9494.
Québec au Saguenay, chemin de fer, 1584.
Québec ou Lévis, bassin de radoub à, 6465.
Québec, contrats pour travaux publics dans cité et district de, 4196.
Québec, convention pour l'acquisition du marché Champlain à, 4576.
Québec, dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec, destitutions à, 6465.
Québec, fonctionnaires nommés dans cité de, depuis 1er octobre 1911, 7849.
Québec, mémoire *re* port de, 9149.
Quebec Oriental Railway, etc., 682, 684.
Québec-Saguenay, inspection du chemin de fer, 2479.
Rainy-River, Nav. Coy., 10712.
Rankin, Mme Sarah C., destitution de, 7607.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.
Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Redmond, D.-A., à Brinston, Ont., 2480.
Red-Point, réparations au quai de, 6464.
Reeves, J.-F., 4196.
Régina, révocations à, 965.
Régina, travaux exécutés dans l'agence des terres de, 2480.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des métis, 4020.
Reid, David, 2479, 4195.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Rendement aurifère du Canada, 8914, 8915.
Rendress, Horace, 1578.
Réserve de la glissoire, 3557.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Ristigouche, pont sur la rivière, 8902.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Richard, Stephen C., 3670, 4196.
Rideau, baux accordés pour remises à embarcations sur canal, 8517.
Rigaud, Qué., bureau de poste de, 8902.
Rigaud, réparations à l'arsenal de, 7850.
Rivière de l'Est, creusement, 665.
Roberts, Alex., 4195.
Robertson, Robert, 1581.
Robichaud, Joseph L., de Miscou, 686.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M.-S., 4195.
Roy, F.-X., maître de poste de Saint-Philippe de Néri, destitué, 2471.
Russell, maître de poste dans le comté de 685.
Roy, Mm Marcelline, destitution de, 11909.
Ryan, Philip-H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Ryan, Patrick, 4915.
Ryan, Philip H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Sainte-Anne de Restigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure, dragage à, 4575.
Saint-Anaclet, maître de poste de Rimouski, 2328.
Saint-Charles, plans des travaux de la rivière, 9152.
Saint-Denis, octroi de scrips de métis à Albert, 4020.
Saint-Moïse, collision de trains à, 7850.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Salmon-River, N.-E., école sauvage de, 8902.
Salsman, A.-W., 964, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Saltcoats, révocations à, 964.
Saltspring et West-River, service postal entre, 2477.
Sampson, George H., 891.
Sampson, M.-J., 892.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Saskatchewan et de l'Alberta, terres de, offertes pour préemption, 3559.
Saskatchewan, ventes des terres des écoles de la, 3275.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Saumon, sock-eyed, 900.
Sauriol, M., 1584.
Sauvé, L.-A., 1883.
Saver, W.-H., 1578.
Savoie, Sébastien, 1580.
Scoles, C.-R., (réclamation), 684.
Scotsburn-Station et West-Branch, comté Pictou en 1912, courrier entre, 2477, 7159.
Scott, E., 1583.
Scott, G., 1581.
Scott, W.-A., 1578.
Sears, Thomas J., destitué, 2470.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Section, 36, 6, 8, 4, 6618.
Service consulaire britannique, 2058.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Sévigny, M., de Montréal, 2476.
Sharer, J., 1582.
Shea, Patrick, 2413, 4195.
Shean, Joseph, 897.
Shelburne et Queen, N.-E., destitutions dans le comté de, 4574.
Sherbrooke et Mosher's-River, N.-E., courrier entre, 2477.
Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Short, George, 1582.
Sifton, W.-B., élection de Macdonald, affidavit, 69.
Skinner's-Cove, comté de Pictou, 602.
Slack, W.-F., 3558.
Smith, Angus, (débat), destitution de, 653.
Smith, E.-D., à Shag-Harbour, N.-E., 2476.
Smith, J.-V., 1580.
Smith, Lyman-C., à Wm. Smith, M.-P., 7097.
Smith, M.-B.-W., destitué, 6943.
Smith, Sam., 4196.
Smith, William, destitution de, 9495.
Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs, 4019.
Soulanges, canal de, employés du, 1579.
South-West-Cove, N.-E., obstacles à la navigation à, 899.
Southport, réparations au quai de, 6464.
Southwood, Richard, 1580.
Spicer, John, destitué, 2470.
Spinney, Mme, à Upper-Fort-La-Tour, N.-E., 2476.
St-Amour, M., 6466, 7159.
St-André, accident à, 965.
St. Andrews, et Beauly, courrier entre, 900.
Stahl, J., inspecteur d'immigration, 2479.
Station de sauvetage à Chéticamp, 9870.
Stellarton, N.-E., terrain acquis pour édifice public à, 2327.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Stewart, James, 900.
St-Jacques, destitutions de fonctionnaires dans, 684.
St-Jean à Grand-Falls, ligne ferrée de, 1030.
St-Jean d'Iberville, fonctionnaires de, destitués, 902.
St-Jean, N.-B., subventionnement de steamers à, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Shaw, David, à Marsh-Brook, N.-E., 2473.
Strathcona, révocations à, 965.
Stratton, A.-H., 899.
Sullivan, J.-J., élection, Macdonald, Man., affidavit, 173.
Sullivan, Thos., 4915.
Sunbury et Queen, destitutions de fonctionnaires, dans le district de, 682.
Sutherland, David, 4195.
Sydney-Mines, personnel des douanes, 8987.
Symonds, Thomas, destitution de, 9495.
Taché, C.-E., rapports, 684.
Talbot, Arthur, 2480.
Talbot, Evariste, employé de l'Intercolonial, destitué, 2328.
Tanguay, Alfred, à Saint-Charles, Bellechasse, Qué., 2480.
Tarif de transport des marchandises par l'Intercolonial, 955.
Tarif douanier du Canada, 899.
Tarifs de fret de certains chemin de fer, 684.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303, 9304, 9307, 9312.
Tatamagouche, transport des dépêches, 6945.
Taxe per capita, 10436.
Taylor, Geo., à Bickerton, N.-E., 2478, 4196.
Taylor, John, 1030.
Témoignages entendus et rapports faits par W.-J. Code, 7436.
Terrain ¼ S.-O., 36, 16, 27, 2, 4196.
Terrain ¼ S.-O., de 4, 9, 14, 2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Témoins dans enquêtes tenues dans Nouvelle-Ecosse par commissaire Duchemin, 9495.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159.
Terres des métis du N.-O., 6944, 6945.
Thibaudeau, Ulric, destitution de, 4575.
Thibault, Firmin, de Saint-Denis, Kamouraska, indemnité, 2328.
Thivierge, Emery, inspecteur des pêcheries, Prescott & Russell, 685.
Tisdale, Lucien-A., 901.
Tory, H.-C., 4195.
Tory, H.-L., 895.
Towke, ex-M.-P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Tracy, M.-L., employé dans les ateliers de l'Intercolonial, 3274.
Transcontinental, instructions aux ingénieurs, du, 724.
Transcontinental, rampes sur le, 949.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.
Trefry, Norman L., 964.
Trois-Rivières, Qué., courrier à la gare, 3558.
Trois-Rivières, édifice fédéral à, 3558.
Trois-Rivières, enquêtes dans district judiciaire de, 8903.
Trois-Rivières-Saint-Maurice, employés fédéraux destitués dans comté de, 8903.
Ullyot, G.-M., de Saskatoon, destitué, 2471.
United Shoe Company, 2480.
Van-Camp, Byron, 1581.
Vaudreuil et Soulanges, courriers d'entreprises dans, 8703.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Vente automatique de timbres, 10124.
Vente de ¼ N.-O. de la section 29, 10, 18 ouest, 7606.
Verrault, Joseph, 8903.
Victoria, Alta, renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de, 2476.

DOCUMENTS—*Suite.*

Vigneau, Alexis, 891.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.
Walkinshaw, D.-H., affidavit, 61.
Walsh, George, 1582.
Walsh, J., 1582.
Wanley, H.-B., de Saskatoon, destitué, 2471.
Warburton, nomination et révocation du lieutenant-colonel, et son remplacement par le lieutenant-colonel Jenkins.
Ware, John, 901.
Weave, Mme, à Coal-Creek, 3274.
Webber, James W., 4196.
Webster, Dr C.-A., 964.
Webster, Joseph H., éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Weedon, Station Wolfe, bureau de poste de, 9871.
Welland, accidents sur le canal durant l'année expirée le 25 novembre 1912, 2471.
Wentworth, et Colborne, courrier entre, 9871.
Wetmore, George, capitaine, 963.
Westmoreland, N.-B., renvois du service public ordonnés par l'administration dans le comté de, 2729.
Westville, N.-E., poursuites intentées pour infraction à la loi des pêcheries à, 2477.
White, James, 3670.
Wilcox, P.-J., destitué, 6943.
Wilkinson, Alex., 4196, 2480.
Williams, Dr J.-D.-R., 1578.
Wilson, N.-G., 1583.
Wilson, re W. Leod, de Sherbrooke, destitué, rapport de, 7108.
Winnipeg, baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière, 8366.
Wright, C., 1584.
Wright, destitutions dans le comté de, 685.
Yarmouth, N.-E., bureaux de poste dans, 9493.
Yukon, copies de demandes faites par J.-W. Boyle et autres, pour location de pouvoirs hydrauliques au, 11909.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.
Accusations d'obstruction, 6703, 6704, 6708.
Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952, 6955.
Achat d'un wagon privé, 6500 et suiv.
Adoption des crédits, 6095.
"Advocate", la goélette, 1192.
Affaire Ryan-Byers, 8387.
Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Alarie, Alf., limite d'âge, 12317.
Algoma Steele Co., 7065.
Appel de la décision du président, 4981.
Article "Junius", 4112.
Baldwin, Eugène A., démission de, 8246 à 8261.
Banque de St-Hyacinthe, etc., 10966 et suiv.
Banque Internationale du Canada, 2260 et suiv.
Barsalou, Joseph, 11781.
Bassin de radoub, etc., de St-Jean, 1318.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bedford, inspecteur des denrées alimentaires, dans le district de, 12465 et suiv.
Boîtes de livrairon rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453 et suiv.
Bowie, H.-W., capitaine, 1437.
Boys, William Alves, présentation, 4.

INCIDENTS—*Suite.*

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171, 11187.
Brown, James P., représentant de Châteauguay, décès de, 11790.
Buckhorn, pont de, 3668.
Budget non imprimé en français, 6609, 6611.
Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Bureau de poste à Saint-Jacques-l'Achigan, 11509.
Bureau de poste de Sayabec, 11702.
Bureau de poste de Sintaluta, 11595, 11599, 11602.
Bureau de poste de Wakaw, Sask., 11772.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118, 7119.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Cale flottante "Duke of Connaught", 718, 719, 720.
Canadian Medical Protective Association, 4068.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499, 11621, 11622.
Cardin, Pierre-Joseph-Arthur, présentation, 4.
Canal Welland, 11621, 11625.
Caron, J.-B.-T., 11184, 11200, 11202.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119, 1317.
Champoux Frères, D'Israéli, 12469 et suiv.
Charges fixes de compagnies de chemins de fer, 9245, 9247.
Charleson, M., renvoi de, 11813.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1192, 1440, 2246, 2251, 2252, 2254, 6468.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, destitution de, 11856.
Compagnie de vente de timbres-poste du Dominion, Limitée, 11716.
Classement du personnel des Communes, service du Hansard, section de la traduction, 12304.
Coderre, affaire, 5808 et suiv., 6249 et suiv.
Coderre, présentation de l'hon. Louis, 288.
Colis postaux, 11697.
Colonel Bourque, dest. de 11696, 11747.
Colonel White, 6612.
Colwell, Charles-F., 12302.
Comité de la défense impériale, 7946.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7859.
Compagnie des aciéries d'Algoma, 2240.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Conférence impériale pour la défense navale, 9716.
Contrat du ministère des Postes, 11769.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Contrats résiliés, 11768, 11782.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.
Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470 et suiv.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Daoust, C., limite d'âge, 12317.
Décision en comité, 6011.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.

INCIDENTS—*Suite.*

Delorey, Moses, nomination de, 11853, 11855.
Demande de documents *re* Wm. A. Duane, 7854.
Demandes relatives à des rapports, 9499, 9500.
Démission d'un employé du gouvernement à South-Renfrew, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287, 3289.
Descouse, affaire Landry, destitutions à 3865. 4060.
Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-B., 11770.
Destitution de Mme Marcotte, 11747.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Discussion des subsides, 75 item rayés, 7088.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Distribution des livres bleus, 11867, 11872.
Documents divers, 1400, 1401 et suiv., 3862, 7854, 7855, 8119.
Documents incomplets re destitution d'A.-N. Béland, 7855.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Droits sur les machines à fossoyer, 6844.
Duchemin, M., conduite de, 11104.
Dullman, grâce de, 6812.
Edifice public à New-Carlisle, 11508.
Edifice public à St-Jacques de l'Achigan, 12470 et suiv.
Edifice public à Thorold, 11815.
Edifice public de North-Sydney, 11507.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
Embranchement d'Elmira, 11240.
Emigrants, protection des, 12521 et suiv.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Escadre impériale de Gibraltar, 10353.
Examens des marins, 2166, 2167.
Explications sur un fait personnel, 708, 717, 721, 725, 1191, 1192, 1997, 2006, 2328, 3368, 3566, 4198, 4499, 4984, 6245, 6246, 6358, 6466, 6468, 8204, 8991, 11096, 11201, 12215, 12218.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737, 11745.
Fauns, Katrine-Elber, 11711 et suiv.
Faux rapport du "Citizen", 10353.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879, 11880.
Forces navales de l'empire, 706, 4787, 4790.
Forsyth, M., 8985, 8986.
Fourniture de la glace, C. des commissions et départements, 12489.
Frenette, W., salaire de, 11864, 11865.
Gand, l'exposition de, 10126.
Garland, William-Foster, présentation, 4.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629, 6632, 6634.
Gilbert, M. d'Arthabaska, 11862.
Girroir, W.-A., révocation de, 8984.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6862.
Green, Richard-Francis, présentation, 4.
Grève de Porcupine, 2167.
Hon. John Haggart, funérailles, 6078.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Immigrants russes, 10830 et suiv.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888, 11890.
Impression des réponses aux questions, 3220, 3221, 3222.
Imprimerie Nationale, 11411, 11879, 11880.

INCIDENTS—*Suite.*

Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Inspection du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1398.
Inspection gratuite de foin, 716.
Intercolonial, droits de circulation sur, 158.
Interpellation Verville, 8353.
Johnston, Martin, destitution de, 8962.
Joubert, Hélène, destitution de, 11694, 11704.
"Junius", 4112.
Laforce, J.-E., 11843, 11844.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Landry, Andrew, 3863, 6788.
Landry, Félix, 8964.
Landry, Léon-N., 3863.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
LeGallais, J.-A., destitution de, 11607.
Ligne de portage entre Nelson et la jonction Derby, 7106.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Limite d'âge, 12316 et suiv.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348, 2348.
Lysters, N.-S., destitution de, 11777.
Macdonal, Dougald, 12456 et suiv.
Macdonald, lection, affidavit, 217 et suiv.
Macdonald, John, nomination de, 11672, 11674.
Machines à vendre des timbres, 11709.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Madame Mailloux, de Fraserville, enquête, 11675.
Maisonneuve, bureau de poste de, 12470.
Maître de poste de Lloydminster, Sask., 11777.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1438 et suiv.
McConville, Charles, 11306.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McGrath, Matthew, courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, 11749.
McLeod, Duncan, destitution de, 7105, 7107.
McMillan & Delaney, 12457.
Medicine-Hat, Gleichen et Tober, douanes, 11877.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger de Québec, 1038.
Meunier, Charles, de Marieville, 7092.
Miller, affaire—Discours de Mtre A.-E. Harvey, C.-R., 3768, 3769.
Miller, R.-C., comparution à la barre de la Chambre, 3560, 3461, 3762, 3464.
Ministre de la Milice, rapport du "Citizen", 3615.
Montréal, la Commission du Port de, 1575.
Morrison, Alexander, présentation, 4.
Naturalisation britannique, 9616.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861, 11862.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Noms des nouveaux employés de la douane nommés à Niagara-Falls, Ont., 8938.
Noailles, L., nommé traducteur, 1437.
Nouveaux palais administratifs, 11409, 11410.
Nouveaux traducteurs, 11868.
O'Brien, Michael, destitution de, 11065, 11075, 11080, 11089, 11092, 11099.

INCIDENTS—*Suite.*

Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602 et suiv.
Observation sur les motions, 689.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603 et suiv.
Opinion du ministère de la Justice, *re* machines à vendre timbres-poste, 11715.
Orateur-suppléant, 6046.
Organisation des comités, 159.
Paquebot "James-Carruthers", 11128.
Parler français dans la Chambre, 11858, 11860.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490 et suiv.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Pension pour les vieillards, 10828, 10984.
Peterborough, écluse d'ascension de, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Point d'ordre, 4983.
Poirier, Pascal, destitution de, 8969.
Pont de Humberstone, 11632.
Port de Souris, 11634.
Poste aux colis, 11655.
Poste rurale, 10355, 10356.
Président du comité général, 6046 et suiv.
Prix du transport du foin, 903.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Quai de Souris, I. P.-E., 11239.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240, 2244.
Questions de privilège, 152, 510, 2062, 3137, 3864, 4059, 4196, 4499, 7855, 7856, 8264, 8705.
Question de procédure, 8705.
Question de règlement, 5168, 5159, 5160, 5161, 6645.
Radiation d'un item de l'ordre du jour, 4196.
Rainbow, 10985.
Rapport demandé, 11655,
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 9500.
Réclamation de madame Laberge, 813.
Réclamations des facteurs, 11603.
Rectification au compte-rendu, 10715.
Règlement, appel au, 6188 et suiv., 6546.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047, 7055, 7058.
Réponses inexactes, 710.
Réponses longues à des questions, 3138.
Représentation parlementaire, 7149, 7151.
Réserve indienne de Kitsilano, 8990.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8982.
Richards, Stephen C., destitution de, 11080, 11081, 11084.
Rivière au Saumon, écoles indiennes de la 1320.
Royal National Sanitarium Association, 982.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 8039, 10355.
Rutherford, John, 721.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Scott, capitaine, 8197, 10125.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Service de l'inspecteur des denrées, 12465 et suiv.
Service de poste rural, 11688, 11748.
Service de télégraphie sans fil, 11686, 11736.

INCIDENTS—*Suite.*

Service du courrier entre Beailly, et Saint-André, 11763.
Service du courrier entre Ottawa et Daniston, 11746.
Service postal transatlantique, 10713.
Smith, Lyman, 7093, 7097, 7099.
Société Royale du Canada, 11405, 11406.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Station postale à Saint-Jacques, Montréal, 11513, 11517.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine, Baldwin, 11840.
Successeur de W. Ray aux archives, 11873.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Système des colis postaux, 11684.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9190, 9228.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Terminus d'Halifax, 7147.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.
Traduction en français des item du budget. 6681.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303, 4305.
Transcontinental.
Transport de la malle à Linwood, 11762.
Transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove, 11764.
Travaux de protection à Edmonton, 11832.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320, et suiv.
Ullyot, G.-M., destitué, 6950, 6952.
Usage illégal de la poste, 379.
Vacance de Noël, 1193.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 5211, 11406, 11408.
Version française du budget, 6362, 6653.
Voie de garage à Saint-Alexis, 11237.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.
Wagons, disette de, 289.
Webster, Dr C.-O., révocation de, 11107.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Antigonish, élection d', 10484.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Arcand, Maurice, 8990-91.
Bill naval, 9178-79.
Banque Internationale, 4414, 4415.
Capilano, réserve indienne de, 8884.
Chartier, Léon, démission de, 8037.
Chemin de fer Intercolonial, transport du foin, 2731.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598, 8599; travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6939, 6940.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission des eaux internationales, 4500.
Commission des pêcheries, 11128-29.
Commission du Transcontinental, 9365.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912-13.
Crédits supplémentaires, 8991.
Débats français, distribution des, 11394.
Demande de documents, 4418, 5315, 7153, 12150.
Demande de graines de semences, 4415.
Dépôt de document, 6619, 9364.
Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Détournement du trafic du grain, 2571, 2572.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6901.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037-38.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119.
Droits sur les fruits et les légumes, 7153-54.
Elévateurs régionaux, 12006.
Examen de la vue des pilotes, 6701-2.
Expédition polaire de Stefanson, 4302.
Explications sur un fait personnel, 5318.
Etats-Unis, inondations désastreuses aux, 6827.
Forces navales de l'empire, 4840-41.
Fougère, Peter, destitué, 7111.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620, 6627.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824-5.
Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Glace dans l'Océan Atlantique du Nord, état de la, 6709.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Grève des photograveurs, 7948.
Gutelius, nomination de, 9365.
Intercolonial, bureau administratif, 7045, 7046, 7083.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706, 11137.
Lafontaine, parc, 7417.
Landry, André, 6744, 6763.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940, 12150.
Loi des grains, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.
Manitoba North Western, 12026.
Martin, Elie, destitution de, 11864.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Miller, cas de R.-C., 5323.
Morrison, Robert-C., destitution, dépôt demandé, 6618.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
"Niobé", licenciement de marins du, 8461.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Nord-Canadien, 11792.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Ottawa, entrée du chemin de fer du Pacifique à, 8791.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du, 6618.
Paquet, W.-J., révocation de, et de George Gunn, 5315.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196-97.
Poste aux colis, 7770-1.
Protection des pêcheries, 6711.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Prince-Albert, concession de terre à, 8461, 8706; inspection de homestead à, 8598.
Question de privilège, 5319.
Question de règlement, 9176.
Quai de Sackville, N.-B., 6702-3.
Question préalable, 7634.
Rapport de l'enquête sur la Farmers' Bank, 6938.
Receveur de la poste à Wakaw, 11615.
Règlements des ranches, 7046.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5316-17.
Rivière de l'Est, améliorations à la, 6939.
Saint-Jean, N.-B., améliorations du port de, 4416.
Scott, capitaine, 3562.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.
Service des colis postaux, 11527.
Service postal transatlantique, 7418.
Shantz, David, révocation de, 6955-6.
Sharp, destitution de l'inspecteur, 8353.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Tarif douanier, 6636, 6639.
Taux océaniques, 2571.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.
Traduction des relevés, 11393.
Traité avec les Antilles, 6709.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Travaux de la Chambre, 11655; documents, 3226.
Uniformité de lois de Naturalisation, 2803.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, l', 8462.
United Shoe Machinery Co., 12006.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865-66.
Vétérans de l'invasion des Féniens, 6619, 6712.
Winnipeg, bateau sur lac, 11128.

MESSAGES.

Budget général, 1913-14, 10641.
Budget supplémentaire, 1913-14, 5820, 10641.
Communications du Gouverneur général, 7149.
Discours du trône, 1.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Prorogation, 12534.
Sanction Royale à certains projets de loi, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721, 10351, 10391, 12534 et suiv.
———achat par l'Etat des obligations de 3 p. c. de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Sénat *re* bill des chemins de fer de l'Etat, 12519.
Sénat *re* le bill des grandes routes, 12518.
Son Altesse Royale, adresse, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement, 7636, 7648.
———rejetée, 7980.
———pour l'Ascension, adoptée, 8988.
———8064; retirée, 8078.
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lecture, adoptée, 11132.
Améliorations aux grandes routes, 8422, 8790, 9068, 9072.
Amendement à la loi des bureaux de poste, adopté, 11910.

MOTIONS—*Suite.*

Amendement à mption du ministre de la Marine pour la question préalable, 7917.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12103; rejeté, 12116.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12125.
———à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12132; déclarée irrégulière, 12133, 12135, 12136, 12137, 12138, 12187 à 12199-12200 à 12218.
———du Sénat au bill concernant Cie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, renvoyé au comité, 11335.
———du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa, renvoyé au comité, adoptée, 11336.
———au bill de la Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
———à résolution pour prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141; déclarée irrégulière, 12141.
Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller, rejetée, 3775.
Aqueduc d'Ottawa, motion adoptée, 8790.
Association Protectrice des Médecins canadiens, amendement, 4006, 4007, 4011.
Avance à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, adoptée, 11910.
Avancement de l'instruction agricole, amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, 83 à 10, 11937.
Banque Internationale, 11524.
Bibliothèque du Parlement, 485.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Canadian Northern Branch Lines Company, adoptée, 8830.
Canadian Northern, 7980, 11725.
Canal de la Baie Georgienne, 2693, 2728, 3858, 3859.
Chemins de fer de l'Etat, pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Classement du personnel des Communes, 12301.
Code criminel, modification du, amendement à art. 4, adopté, 11940.
Coderre, enquête *re* l'hon. Louis, 6263.
Comité des banques et du commerce, 7244, 7770, 9107, 9108.
Comité des bills privés, modification, 3532.
Comité général pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8599, 8609.
Contamination des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, amendement, 8997.
———avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024.
———avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
———avec les Antilles, amendement rejeté, 90 à 52; scrutin, 9064.
———avec les Antilles, sous-amendement rejeté sur division, 9063.
———avec les Antilles, 3e lecture, 8992; adoptée, 9066.
———avec les Antilles, 2e lecture, 2064; adoptée, 2095.
Cours supérieures de la province d'Ontario, amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.

MOTIONS—*Suite.*

Création d'un système de crédit agricole, motion adoptée, 3274.
Crédits à voter, acceptés, 7107.
Déplacement des gares terminus, 1ère lecture du projet de loi, motion adoptée, 7946.
Dépôt d'une résolution modifiant la loi des pénitenciers, 11268.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, adoptée, 11390.
Dépôt d'un bill concernant la chasse pélagique du phoque, adoptée, 11645.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Dépôt d'un projet de loi modifiant la loi des pénitenciers, adoptée, 11671.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789; adoptée, 11790.
Dépôt d'un bill pour amender la loi des juges, adoptée, 11985.
Dépôt de bill modifiant la loi des grains du Canada, adoptée, 9398.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des élections fédérales, adoptée, 8699.
Dépôt d'un bill relatif aux tribunaux supérieurs d'Ontario, adoptée, 6505-6.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des grains, 8924; motion retirée, 8933.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851; motion adoptée, 8884.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119, 8240.
Election d'Antigonish, 10484.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Encouragement à l'agriculture, amendement à l'article 3, 8347.
Forces navales de l'empire, amendements, 1058, 3566, 3592, 4025, 4630, 4661, 7437, 9413 10236, 10246, 10251, 10267.
Galerie nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Haggart, *re* décès de l'hon. John.
Hus, Mlle Paule, destitution de, (en suspens), 7850.
Industrie fruitière, adoptée, 2343.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Impressions du Parlement, 485.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution, adoptée, 8597.
Landry, *re* André, motion de censure, 6763-64, 6774.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Miller, affaire, 3261, 3768, 3774, 3776, 8465, 9365.
Newman, Jacob, brevets de Frédérick, et autres, adoptée, 8830.
Nominations dans le personnel de la Chambre des Communes, adoptée, 7149.
Noailles, Louis, traducteur à la Chambre, adoptée, 1884.
Orateur suppléant, 9991 et suiv., 9999 et suiv., 1062.
Ordre indépendant des Forestiers, amendement à l'annexe, 7560.
Pension aux vieillards, 961, 2219, 7149.

MOTIONS—*Suite.*

Pollution des eaux navigables, référence à un comité spécial, 8884, 9300.
Question préalable, 7634, 7859.
Question préalable, reprise de la discussion, 8462.
———reprise de la discussion, 8610.
———scrutin, 108 à 73, adoptée, 8692.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 2164, adoptée, 2166.
Règle 17 de la Chambre, 7658.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, 5819.
Restaurant de la Chambre, 485.
Retrait d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer Central, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698, adoptée.
Roche comme membre du comité de l'agriculture, 652.
Rogers, censure contre l'hon. M., 803, 10485.
Séances du matin, en suspens, 8988, 9495.
Séances du samedi, adoptée, 11393.
Subventions au Canadian Northern, 3e lecture, 12191; adoptée, 12204.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9300; non adoptée, 9356.
Tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.
Traité anglo-japonais, 2e lecture, 7160, 7350, 7390, 7400, 7413
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, 7835.
Travaux de la Chambre, 2345, 2347, 3282, 3286.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269, 11274, 11286.

PROJEST DE LOI.

NOTE—Pour détails voir *"Débats"* et *"Discussion des articles"*.
Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Académie royale canadienne des arts, 1ère lecture, 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Alberta—Chemin de fer Central d', 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect. et adopt., 8828.
Alberta Inter-Urban RR. Co. 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8828.
Alberta-Saskatchewan Life Ins. Coy., 1ère lecture, 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Anderson, Frances-Legora, 1ère lecture, 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Antilles—Convention commerciale avec les, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., 2095; 3e lect. et adoption, 9066.
Archives publiques, dépôt et 1ère lect., 11789; 2e lect., 12288; 3e lect. et adoption, 12290.
Association des comptables canadiens, 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 6393.
Association protectrice des médecins canadiens, 1ère lect., 2372; 2e lect., 2372; 3e lect., 4455. (Voir Canadian Medical Protective Assc.)
Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9226-7.
Arthabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., 779; 3e lect. et adoption, 3898.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Bankers Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451; 3e lect., 7399.
Banques d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Banques, (loi des), 1ère lect., 185; 2e lect., 2569; 3e lect., 10983; amendements du Sénat, 11911-11938.
Barnett, O.-D., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; 3e lect., 11721.
Beaver Fire Insurance Company, 1ère lecture, 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9409.
Bishopric, G.-F., (brevet d'invention), 1ère lecture, 288; 2e lect., 978; 3e lect. et adoption, 2769.
Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Brantford & Hamilton Electric Railway Co., 1ère lect., 6936; 2e et 3e lect., 8829.
Brazilian Traction Light, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
British Columbia Southern Co., dépôt et 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 8829.
British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
British Northwestern Mortgage Co., 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 2111.
Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Bureau du temple et du presbytère de l'église presbytérienne du Canada, 1ère lect., 1996, 6936; 3e lecture, 10407.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Burrard Westminster Boundary RR. & Nav., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11060.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 1ère lecture, 794; 2e lecture, 8367; 3e lect. et adoption, 8416; amendements du Sénat, 10357.
Canada Hail Insurance Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 4455.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lect.; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage Co., 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adopt., 2686.
Canadian Medical Protective Association, dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455. (Voir aussi "Association protectrice des médecins Canadiens".)
Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976; 3e lect., 10103.
Chemin de fer de Campbellford, 1ère lecture, 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.
Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cie Canadian Northern Ontario Railway, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville (Bill n° 98), 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2205.
Cie Canadian Premier Fire Insurance, 1ère., lect., 6248; 2e lecture, 6399.
Cie Canadian Provident Fire Insurance, discussion des articles, 9359; rapport, 3e lecture et adoption, 9363.
Cie Canadian Western Railway, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; discussion en comité, 4550; 3e lecture, 6399.
Cie Commerciale d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434; 2e lect., 10641; 3e lect. et adoption, 10333.
Cie d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Cie d'articles d'électricité de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Cie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Cie de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., et adoption, 3177.
Cie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect.; disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Cie de chemin de fer Pacific et Hudson Bay, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.
Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. reprise, 3109; rapport, 3117.
Cie d'irrigation et de puissance hydraulique d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3183.
Cie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., (bill n° 97), 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lecture, 6394.
Amendement par le Sénat, 7980.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 9225.
Cie du chemin de fer Southern Central Pacifique, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Cie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Cie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Cie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect., et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Cie du chemin de fer Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., (Bill n° 102), 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.
Cie du chemin de fer Pacific et Peace-River, 1ère lect., 6218; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Cie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 2e et 3e lect. et adoption, 3517.
Cie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Cie du chemin de fer électrique de Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Cie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Cie Northern Empire Life Assurance, 1ère lecture, 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8886; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434.
Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2ème lect., 4457; 3e lect., 6936.
Code criminel, modifiant le, dépôt 85; 1ère lecture, 10367; 2e lect., 11939; 3e lect., 11959.
Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect., 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.
Commercial Acetylène Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.
Commissaires du Port de Fraser-Nord, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; reprise de la disc., 2652, 3106; rapport du bill, 3107; 3e lecture, 3173.
Commissaires du port de Westminster, 1ère et 2e lect., 1739; disc. des articles, 2609; disc. reprise, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adoption, 10232.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect., et 2e lect. 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Corporation épiscopale romaine de Mackenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lecture, 11062; 3e lect., 11722.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2e délibération; amendement du Sénat et adopté, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lecture, 8291; 2e lect., 8810; 3e lect., 10116.
Creighton, Edward-Mackey, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.
Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.
Deslandes, G.-S., 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect., 10408.
Dominion Northwestern Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., et adoption, 3508.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Drapeaux, usage des, 1ère lect., 6.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lecture, 4111; 3e lect., 6936.
Eaux de la zone des chemins de fer (modifiant la loi des), dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232.
Empire Life Insurance Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Epizooties, 2e lect., 10145 et suiv.; 3e lect. et adoption, 10148.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Falsifications, (Loi des), 1ère lect., 10573; 2e et 3e lect., 11986; adopt., 11987.
Failing, C.-F., 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 2e et 3e lectures, 8303.
Forces navales de l'empire, dépôt, 687; 1ère lect., 707; 2e lect., 4305; 3e lect., 10349; adoption, 10350.
Foy, A.-Raby, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6393; 3e lect., 6936.
Froste, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898 et suiv. Amendements du Sénat, aodptés, 10087.
Gardien du phare de l'Ile-au-Œufs, 9487, Pelletier, Tancrède, démission de, 9487.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lecture, 2372.
Genier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Glengary & Stormont RR. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11058.
Gogarty, F.-M., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6942.
Gold Medal Furniture Coy, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; 3e lect. et adopt., 3183.
Gold Medal Furniture Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 10148; 3e lect. et adopt., 10202.
Grand Lodge Order of Elks, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Grandes Routes, (Loi des), dépôt, 967; 1ère lecture, 967; 2e lect., 8416; 3e lect. et adopt., 9106.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
G.-T.-P., obligations du, 3e lect., 1620.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.
Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2ème lect., 7806; 3e lect., 8303.
Hearns, J.-W., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399 et 3e lect., 6937.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lecture, 2686.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Hutchinson, allocation à Melle, 1ère, 2e, 3e lect. et adoption, 11985.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat, adoptés, 9867.
Imperial Traction Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Ingleby, Geo.-D., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect. et adop., 11986.
Inspections et de la vente, (Loi des), 1ère lect., 9967; 3e lect. et adoption, 12288.
Instruction agricole, dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; 2e lect., 8346; 3e lect. et adoption, 9072.
International Trust & Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 4109-4110.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.
Juges, (Loi des), 1ère et 2e lect., 11985; comité, 12148-12275; 3e lect. et adopt., 12276.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Lacey, M.-K., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
La Cie du Chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort McMurray, 1ère lect., 1778; 2e lecture, 2204; 3e lect., 3522.
Lois de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Loi des chemins de fer, 1ère lect., 9973; 2e lecture et disc. des art., 10202; 3e lect. et adoption, 10226. Amendements du Sénat, renv., 12384.
Loi des compagnies, dépôt, 151; 1ère lect., 152.
Loi des prisons et maisons de correction; dépôt, 11667; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption.
Loi électorale, dépôt, 968; 1ère lect., 969.
———1ère lect., 8699.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.
Manitoba, Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.
Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8229.
Marine et Pêcheries, dépenses casuelles, 12402 et suiv.
Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Mayers, Emma, 1ère et 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
McDonald, Georges, Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Messageries, tarifs des, modifiés et adoptés, 3557.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 1399; 2e délibération et adoption, 11062.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546.
Modifiant la loi des Terres Fédérales, dépôt, 1996; 1ère lect., 1997.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adoption, 9373.
Montéal—Commissaires du port de. Dépôt, 707; 1ère lect., 708; comité, 931; 3e lect., 3377.
Nathanson, Nalhan-L., 1ère lect., 6248; 2e lecture, 6399; 3e lect., 6937.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Naturalisation, dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Newman, F.-J., *et al*, brevet de, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amendements par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 950; disc., 3719; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
New-Westminster.—Commissaires du Port de, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Nipissing Central Railway Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Northern Empire Life Insurance Co., 1ère lecture, 484; 2e lect., 780.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; *re* lect., 8806.
Octroi aux volontaires, 1ère lect., 10237; 2e lecture, 10987; 3e lect. et adoption, 10239.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère lect., 967; réservé 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 75660. lect., 1482; 3e lect., 2617.
Ottawa Gas Co., 1ère lect. et 2e lect., 1293; 3e lect., 2618.
Ottawa & Montreal Transmission Co., Ltd., 1ère lect., 1936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals RR. Co., 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lecture, 11939.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920; 3e lect., 8992.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lecture et adoption, 11721.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adoption, 8809.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 5; 2e lect., 8851; 3e lect., 8884.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lecture, 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépçt et 1ère lect., 12143; 2e lect., 12204; rapport, 12211.
Prisons et maisons de correction (Loi des), dépôt 1267; 1ère lect., 11267; 2e lect., 3e lect. et adoption, 11795.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9336.
Primes aux volontaires, dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 937; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise et discussion, 3425; rapport, 3456; 3e lect., et adoption, 10126.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Québec—Commissaires du port de, 1ère lect., 6935; 2e lect., 8806; 3e lect. et adoption, 8806.
Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Quebec Rapid Transit Co., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.
Radiotélégraphie, dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485; 3e lect., 8392.
Raynor, Elizabeth-Adelaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.
Real Estate Loan Co. of Canada, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 9356.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 2e et 3e lecture et adoption.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Réserves forestières et parcs fédéraux, dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e lect. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 6399; 3e lect., 6936.
Richard, l'hon. A & Consorts, 1ère lect., 2160; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3956-3958.
Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère lect., 732; 2e lect., 903; disc. des art., 9061; 3e lect., 1675.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adoption, 6936.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Sociétés coopératives de crédit, dépôt et 1ère lect., 9299.
Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect. 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939.
Subsides n° 249, 1ère, 2e et 3e lect., et adop., 12488.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subvention au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Tarif des douanes.—Adoption, 11789.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.
The Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407.
The Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et adoption, 9356.
Toronto Terminal Railway Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10406; 3e lect., 10107.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; 3e lect. et adoption, 7417.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 8505; 1ère lect., 8503; 2e lect. et disc. des art., 9828; 3e lect. et adoption, 6844.
Van Buren Bridge Company, dépôt et 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.
Vancouver—Commission du port de, dépôt, 8746; 1ère lect., 8747; 2e lect. et discussion des articles, 9154; rapport, 9160; 3e lect., 9252.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; disc., rép., 2674; rap. et 3e lect., 2676.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et adoption, 10370.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; 3e lecture, 2617.
Winnipeg—Approvisionnement d'eau, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 10574.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e l., 10407; 3e lect., 11062.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.
Zone du chemin de fer, dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adoption, 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 591.
Banques d'épargnes de la province de Québec, adopt., 10437.
Banques, modifiant la loi des, 1294 et suiv., 1ère et 2ème lect. et adoption, 1299.
Bureaux de poste, amendement à la loi des, dépôt, 11910.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 721; 1ère et 2ème lectures, et adoption, 794.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Chemins de fer, modifiant la loi des, dépôt, 9610, adoption 9976.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2ème lectures et adoption, 12320.
Colis postaux, dépôt, 10124, adopt., 10357.
Commission de conservation, 9177.
Convention commerciale avec les Antilles, 809, 906.
Cour suprême, traitement du registraire, 1re et 2e lectures et adoption, 8291.
Crédit agricole, création d'un système de, (dépôt), 3226.
Epizooties, relative aux, (dépôt, 9497, 1re lect., 9898; 2e lect., 9898; adoption, 9898.
Finance, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 7154.
Forces navales de l'empire, (dépôt), 810; adoption, 3365. (Voir débats pour discussion.)
Galerie Nationale du Canada, 8990, 9252, 9266.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 722.
Grains, loi des, 8924, 9373, 9398.
G.-T.-P., achat des obligations du, (dépôt), 902, adopt., 1620.
Grand-Tronc-Pacifique, avance à la Compagnie du, (dépôt), 11910, 1re lect. et disc. en comité, 12140 et suiv.; 2e lect. et adopt., 12142.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Hôtel de la Monnaie, (dépôt), 8037; 1re et 2e lectures et adoption, 8920.
Hutchinson, prime à Melle, (dépôt), 10352; 1re et 2e lect. et adopt., 10987.
Inspections et de la vente, loi des, 1re lect., 9967, 2e lect., 9967, adopt., 99.
Inspection et pesage des céréales, 8597.
Instruction agricole, adoption, 2204.
Juges, loi des, (dépôt), 11526, disc. en comité, 11959; 1re et 2e lect., 11985; adopt., 12149.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, discussion reprise, 9112; amendement Cochrane, 9113; 1re, 2e et 3e lect. et adopté, 9147.
Marques des fruits, 9614.
Modifiant la loi de la marine marchande, 722.
Navigation, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 808.
Pénitenciers, loi modifiant loi des, (dépôt), 11268; discussion en comité, 11656; 1re, 2e lectures et adoption, 11671.
Port-Arthur, bassin de radoub à, (dépôt), 9871, 10119.
Primes à la fabrication de l'acier, 1re lect., 10483, 2e lect., 10483, adopt., 10483.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, discussion en comité général, 9160; adopt., 9176.
Québec, commissaires du port de, (dépôt), et discussion, 1re lecture, 8866; 2e lect. et adoption, 8280.
Radiotélégraphie, (dépôt), 723; comité, 794; 1re et 2e lectures et adoption, 804.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Règle 17 de la Chambre, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609.
Rentes viagères de l'Etat, modifiant la loi des, (dépôt), 1re lect., 9497, 9871; 2e lect. et adoption, 9888.
Sénateurs supplémentaires, (dépôt), 902.
Somme à voter pour subsides, 7106, 7107.
Subsides aux chemins de fer, 12007; adoptée, 12008.
Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Temiskaming et du Nord d'Ontario; discussion, rapport, 1re et 2e lectures et adoption, 12144.
Subventions aux chemins de fer, 11647.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton; adoptée, 12026.
Subventions au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord, adoptée, 12026.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle-Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du port de Burrard-Inlet, 12030, adoptée, 12033.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tilsonburg et Embro, 12025, adoptée.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions aux chemins de fer Nord-Canadien, 12033, 12086, 12140.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Tarifs des messageries, 3532, 3557.
Télégraphie, création d'un service impérial de, (dépôt), 9498.
Traité anglo-japonais, adopt., 6700.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.
Vancouver, commissaires du port de, 8740; 1re et 2e lectures et adoption, 8746.
Vote et texte de la motion modifiant règle 17 de la Chambre, 8094.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon Gallois, 812.
———fusils Ross, 6700.
———wagons particuliers, 815.
———d'horloges, 9483.
———meubles d'occasion, 9483.
———pendules, 8702.
———terrains par le gouvernement à Ottawa, 2801.
———du ministère des Postes, 9481.
Acton-Vale, édifice public, 9111.
Acton-Vale, et St-Théodore, transport du courrier entre, 822.
Adam, S.-E., 649.
Administration du pénitencier de Portsmouth, 3277.
"*Advocate,*" la goélette, 1601.
Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Affranchissement des journaux, 611.
Agent canadien à Anvers, 3132.
Agents douaniers du comté de l'Islet, 2230.
Aide à l'agriculture, 7685.
Alain, Jean, 11908.
Alain, Québec, transport du courrier, 11901.
Alberta, gaz naturel de l', 4013.
———griefs de l'Association des producteurs de laine de l', 4195.
———importation de moutons dans l', 4194, 4568.
———pétition des cultivateurs d', 11903.
———ventes de terres dans l', 7687.
Aldershot, camp d', 9480.
———camp de, approvisionnement, 8362.
———glace pour le camp d', 2801, 6456.
———camp d', renvoi d'office du gardien, 5324.
Alexander, Alexander, 1034.
Allaire, J.-O., 6463.
Allen, Islam, 8885.
Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Améliorations des grandes routes, 815.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Amherst-Point, quai à, 1187.
Ammon, N.-B., receveur des postes à, 12292.
Amqui, service du courrier, 3133.
Annapolis, piliers de protection contre la glace dans la rivière, 7245.
Antigonish, crédits pour le comté d', 2438, 2691, 3666.
———inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———service du courrier dans le comté d', 3280.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Arisaig, N.-E., directeur de la poste à, 2437.
Arpentage d'un township de l'ouest, 9489.
Arsenal d'Halifax, 1593.
Arthabaska, bureau de la poste, 608.

QUESTIONS—*Suite.*

Asselin, Olivar, 602.
Asselin, rapport de M., 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Atlantic, Quebec and Western, chemin de fer, 4015.
Atlantique et Lac Supérieur, chemin de fer, 2228.
Audette, L.-A., 11909.
Auditeur général, 9483, 10435.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Automobiles de l'Etat, 1178.
Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Autorisation des compagnies, 616.
Avignon, bureau de poste d', 5322.
———directeur de la poste d', 7843.
———Qué., receveur de la poste à, 6949.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Aylmer, Qué., receveur de la poste à, 8359.
Backshore et Pictou, service de la poste entre, 611.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer de la, 2228.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 1601.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Baie Saint-Paul, quai de la, 11390.
Baie St. Peters, I. P.-E., quai de la, 3131
Baillie, John, 614.
Banque Internationale, 11524.
———enquête *re*, 11524.
Balkam, M., 8118.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Barrington, inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassano, édifice public à, 824.
Bassin à flot à Québec, 1779.
Bassin de radoub à Québec, 1779.
———de Connaught, 597.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bath, service du courrier à, 7844.
Bathurst, levée des lettres à, 6699.
Bayfield, H.-A., 3126.
Bay-Fortune, brise-glace à, 6459.
Bayside et St. Andrews, service postal entre, 7844.
Bayview, homarderie de, 823.
Beaudet, J.-S., 9482.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Bedford, service postal de, 2229.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bellemare, P., 572.
Beresford, brise-lames à, 1781.
Bergeron, Charles, 9490.
Bernard, Edmond, 9482.
Bernard, John, 1537.
Bernard, Pierre, 11908.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bernier, L.-V., 647.
Berthierville, quai de, 2435.
Bettez, Alfred, 6463.
Bishop, Alfred, 7155.
Blain, Thomas, 11909.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8036, 8118.
Bonaventure, bouées dans la rivière, 11526.
———chèques à recenseurs du comté de, 2481.
———distribution des faveurs ministérielles dans, 3525.
———nominations d'inspecteurs des poids et mesures dans le comté de, 6948.
———recenseurs du comté de, 2435.
———service du transport des dépêches dans, 8893.
———station de signaux de, 10711.
———station des signaux de tempête de, 11392.
———surveillant des travaux dans, 7843.

QUESTIONS—*Suite.*

Boudreau, Albert, 11908.
Boulard, gardien de phare à, 9111.
Boulardarie-Centre, bureau de poste de, 2689.
Boules, transport du courrier des, 10709.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7848, 7849.
Bourk, lt-col., 1789.
Bourque, Alexis, 7849.
Bourque, Marin, 1536.
Boylston et South-Manchester, service du courrier entre, 4567.
Boyter, D., 8885.
Bow, William, 1399.
Brennan, James-F., 8901.
Brennan, Vincent, 1183.
Bridgewater, salle d'exercices de, 1187.
Brigham-Farnham, transport du courrier de, 2232.
Brise-lames à Beresford, 1781.
Bromptonville, transport de sacs du courrier, 5324.
Brise-lames de l'Ardoise et de Black-Point, 7601.
Brunelle, William, 7158.
Bukard, George-F., 604.
Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Buyold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E., hôpital de, 4191.
Burdett, poste de douane à, 824.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Bureaux de conciliation, 712.
Bureaux de l'Etat à Montréal, 2227.
Burriss, R.-A., 827.
Cabotage canadien, 1600.
Cacouna, approvisionnement d'eau de la station de, 8596.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837, 7838, 7839, 8116, 8355, 8593, 8594, 8595, 8894.
Cadenas de sacs postaux, 8970.
Cadenas pour sacs aux dépêches, 8593, 8595, 9481.
Cadenas pour sacs du courrier, 7426, 7430, 8355, 8356.
Caisses d'épargnes de l'Etat, 1786.
Caisses d'épargnes postales, 1600.
Caldwell, Artur-B., 8360.
Cameron, Thos., 649.
Campbelton-Gaspé, service de navire à, 7426.
Campbelton-Gaspé, service de vapeurs, 3528.
Campbelton-Gaspé, service du steamer, 4563.
Canada, le, à l'Ile Pomquet, 1534.
Canadian Biscuit Company, 4565.
Canadian Northern, chemin de fer, 12147.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Canadian Northern, statistiques, 11904.
Canadien du Nord d'Ontario, Cie du chemin de fer, 7159.
Canada, histoire officielle du, 975.
Canada, population du, 978.
Canal Chambly, 2800.
Canal de Panama, 612.
Canal de St-Pierre, 981.
Canal de St-Pierre, amélioration du, 814.
Canal Welland, construction du, 952.
Canal Welland, surintendant de, 952.
Canot de sauvetage de Picton, 980.
Canso, homarderie de, 10236.
Cap-de-la-Madeleine, quai du, 1598, 1788.
Cap-Noir, Est, bureau de poste au, 4567.
Cap-Breton, drague, 1589.
Carabines Ross, 8358.
Carabiniers de Kootenay, 1037.
Cardston, percepteur des douanes à, 1036.
Cargaisons maritimes, 1600.
Carleton, Qué., gardien du phare de, 11392.

QUESTIONS—*Suite.*

Carleton, Qué., gardien du quai de, 11392.
Carleton, service du courrier à, 7846, 8361.
Carrier, Gervais, 715.
Carrier, William, 649.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Centenaire de la Paix, 12292, 12293.
Céréales, loi des, 2485.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chagnon, François, 650.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chambly, canal, 2800.
——surintendant du, 11134.
Chambre des Communes, messagers de la, 2221.
——rédaction des lois de la, 10707, 10708.
Champagne, A.-G., 10710.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Champoux Frères, D'Israéli, Qué., 8362.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chaput, Jos., 1538.
Charles-Cove, transport des courriers à, 638.
Chateauvert, Georges, 646.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Chemin de fer du Grand-Tronc à New-Hazelton, 1395.
Chemin de fer du Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, 6947.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Cherté de la vie, 2223.
Chisholm, Archibald, 9489.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Chouinard, E., 9487.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Circulation monétaire, 8596.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Cléroux, Amédée, 7606.
Clôture de fil de fer, 595.
"Coast Guard", le journal, 1588.
Colborne, sous-percepteur des douanes à, 8364.
Cole-Harbour, quai de, 3129.
Colis postaux, 596, 3669.
Collin, Joseph, 12146.
Colombie-Anglaise, saumon de la, 2688.
Colombie-Anglaise, ventes de terres des sauvages dans la, 8355.
Colonels honoraires, 2234.
Commerce des Antilles, 612.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1035.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission de conservation, 8896.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacées, 2692.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission des services publics, 813.
Commission du pilotage, 2441.
Commission du port de Québec, avocat de la, 628.
Commission du service public, 1788.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.

QUESTIONS—*Suite.*

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Concessions de homesteads, 8592.
Conditions des classes ouvrières, 1782.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Construction de quais, 9111.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Contrecœur, destitutions à, 4018.
Conway, M.-T., 7436.
Corde de manille, 10709, 10710.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Corry-Laverdure, réclamation, 11136.
Coste, H.-D., 616.
Côté, Sask., bande des sauvages de, 8887.
Country-Harbour, embranchement de l'Intercolonial, 2482.
Cousins, Arthur, 8900.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destitués au comté d'Antigonish, 2690.
Crispo, Jeffery-M., 3524.
Crowe, colonel, résignation du, 11135.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Cullen, Francis, 11392.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Dagneau, J.-F., 9486.
Daigle, Napoléon, 9111.
Dalhousie, service de vapeurs sur, 7841.
Danby et Ste-Christine, transport du courrier entre, 820.
Dauphin, stations agricoles dans le comté de, 6617.
Dans, John-W., destitution de, 643.
Dawson, destitutions à, 2237.
Dea, Edmund, 7435.
Défense de l'empire, le ministre des Postes et rie, 8034.
Deland, A.-N., 647.
Demande de documents, 7248.
Demande de dossier, 8119.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Demers, Gédéon, 9111.
Département de l'imprimerie et de la papete-1190.
Département des Mines, 2227.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat. 1140.
Deschamp, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Desjardins, Auguste, 2234.
Desrosiers, Mme E., 648.
DeVarennes, Dr Jos., 6462, 6463.
Devereux, Melle, 624.
Dickin, George, 1185.
Différends industriels, 1035.
Dionne, A.-E., 650.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
D'Israéli, édifice public à, 6945.
D'Israéli, Qué., promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525, 11902.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Dominion Steel Works, 11901.
Duncaster, réserve de, 4564.
Dorchester, directeurs des postes dans, 3529.
Dorchester, transports postaux dans le comté de, 631.
Dorchester, N.-B., tronçon de l'Intercolonial à, 2224.
Doré, François, 9111.
Dorsett, W.-E., 1183.

QUESTIONS—*Suite.*

Douglas, Harwood, 7434.
Douglas, Howard, 4019.
Douanier à New-Campbelton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Dragage à Port-Hood, 1779.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2798.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duchemin, commissaire, affaire Sangster, 8703.
Duchemin, M., paiements de deniers à, 8361.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dunn, Albert, 7435.
Dupont, Joseph, 2688.
Dussault, Georges-Albert, 3527.
DuVernet, Dr, 8701.
Earl Grey, steamer, 3132.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Eboulements, service postal des, 8117.
Ecluse de la rivière St-Charles, 6458.
Edifice public à Stellarton, 979.
Ehler, W.-E., 8365.
Election de Maisonneuve, procès relatif à l', 3132.
Elevage des animaux à fourrures, 2237.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528 .
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2003.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés de la Marine destitués dans Rimouski, 2239.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Douanes destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2238.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Enquête relative à loi Farmers' Bank, 820.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Enseignement professionnel, 980.
Enseignement technique, commission d'enquête sur l', 2800.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Entreprises de bouées, 7158.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Erinville, maître de poste d', 7837.
Escuminac, bureau de poste à, 4567.
Esquimalt, bassin de radoub à, 8886.
Euréka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.

QUESTIONS—*Suite.*

Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du professeur Barnes, 3131.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Exportation de crème, 605.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition Panama-Californie, 7434.
Factage rural, 2237.
Facteurs de la poste, 2484.
Facteurs, service des, 2002.
Fairville, N.-B., bureau de poste de, 3130.
Farley, Mme Paul, 1790.
Farmers' Bank, 12520.
Farmers' Bank, commission d'enquête sur la, 2802.
Farmers' Bank, enquête relative à la, 641, 820.
Farnham, camp militaire de, 4014.
Favoritisme politique, 2003.
Fénians, invasion des, 9870.
Filteau, J.-A., 645.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fisher, Ward, 1188.
Florenceville et Upper-Wicklow, service postal entre, 7844, 8360.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Fonctionnaires de l'Intercolonial, 951.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Force permanente, approvisionnements de la, 2800.
Fort St. Lawrence, inspecteur du dragage à, 1587.
Fournier, Honoré, 1784.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
France, valeurs canadiennes offertes en, 2004.
Fraser, famille, 9484.
Fraserville, port de, 1038.
Fredericton, achat de terrains à, 633.
———destruction d'un pilier à, 7246.
———terrains militaires à, 1593.
Gages payés aux journaliers, 978.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gallivan, Melle Annie, 715.
Gare à Sayabec, 2228.
Gatros, N.-B., quai de, 3279.
Gaudet, J.-D., 1538.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gazette du Travail, les correspondants de la, 822.
Gendron, Ernest.
Gilbert, Arthur, 632.
Giroux, Dr, 12146.
Glace artificielle, 2692.
Glace pour le camp d'Aldershot, 2802.
Gleichen, bureau de douane à, 824.
Gloucester, N.-B., transport du courrier dans, 4016.
Gobeil, Antoine, 11135.
Gobeil, Joseph, 11135.
Godbout, Hubert, 8365.
Gordon, John-A., 7606.
Goulman's-Point N.-E., brise-lames, 4567.
Grand'-Mère, édifice public à, 1037.
Grand-Tronc, procédures contre de hauts fonctionnaires du, 2235.
Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs du, 613.
Grande-Rivière, quai de, 2233.
Grands chemins, amélioration des, 815.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fénians, 637, 818.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications de la campagne des Fénians, 2686.
Gray, Ambrose, 11906.

QUESTIONS—*Suite.*

Grondines, service du téléphone à, 7844.
———station de téléphone maritime des, 4016.
Grosvenor, courrier de, 10708.
Gray dit Gendreau, Joseph, 8900.
Gun hild, le, 1785.
Gutelius, T.-P., 615, 8363.
Guysborough, N.-E., bouées à, 4570.
Guysborough, à Sunnybrae, embranchement de, 2008.
Guysborough, employés de la douane à, 9110.
Guysborough, N.-E., garde-pêche dans, 1534.
———homarderies de, 4570.
Guysboroug, Larry's-River et L'Anse-à-Chabot, service du courrier de, 2802.
Halifax, arsenal d', 1593.
———directeur vétérinaire général à, 9110.
Halifax à Prospect, service du courrier d', 2687.
Haltie, W.-A., 651.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hants, N.-E., comté, grève dans, 8892.
Hartzell, F., 7434-5.
Hébert, Joseph, 2238.
Heckey, Richard, 3531.
Hendsbee, Robert, 713.
Histoire officielle du Canada, 975.
Hobson's-Nose, phare de, 1187.
Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Homarderie de Tracadie, 981.
Homestead, 9, 27, 22, 41, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
———pour les édifices publics, 7687.
Hough, John, 10711.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Houle, Emile, 2440.
Hudson, chemin du quai de, 975.
Hughes, major-W.-S., 3278.
Hull, quai de, 596.
Humphreys, E.-C., 1536.
Hussards, C., 6ième, 9611.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare de l', 9487.
Ile Bataille, droits de pêche sur l', 2801.
Ile du Prince-Edouard, bac à vapeur pour l', 3280.
———bacs transbordeurs de l', 2797.
———bateau transbordeur à l', 979.
———cour suprême de l', 9610.
———dragage dans l', 8899.
———ingénieurs des Travaux publics dans l', 8898.
———services de transport des dépêches, 8117.
———subside fédéral à, 4566.
———transbordement des wagons sur l', 9484.
Ile Fighting, droits de pêche sur l', 3133.
Ile-Perrot, port de l', 10233.
Ile-Verte, quai de l', 1787.
———service du courrier à, 4570.
Ile de la Madeleine, lettre par télégraphie sans fil aux, 3129.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
———des Orientaux, 1188.
———du Canada, 4571.
———par nationalité, 619, 620.
Importation de beurre, 605.
———du ciment, 610, 622.
———de plaques pour murs, 2235.
———de portes, 2232.
Importations à vil prix, 605.
———et exportations, 606.
———et exportations d'avoine, 606.
Incursion des Fénians, indemnité, 7433.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Industry, le dragueur, 622.

QUESTIONS—*Suite.*

Ingérence dans les élections, enquête à l'égard de faits d', 2220.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Inspecteurs de fruits, 2691.
———de homesteads, 626.
———de homesteads à Estevan, 713.
———de homesteads à Humboldt, 819, 820.
———de homesteads à Prince-Albert, 820.
———de homesteads à Saskatoon, 820.
———de homesteads, à Smythe, 641, 642.
———de homesteads à Yorkton, 1036.
Inspections de concessions gratuites, 3219.
Inspection des embranchements de l'Intercolonial, 2232.
Inspections des homesteads, 2796.
Intercolonial, achat de linoléum, 3526.
———administration de l', 1180.
———allume-feu pour l', 977.
———classification des employés, 8596.
———comité de conciliation, 6457.
———commissaires de l', 9869.
———dimanches, 8362.
———embranchement de Country-Harbour, 2481.
———embranchement de Guysborough, 594.
———embranchement "Tobin", 8885.
———embranchements de l', 3224, 3666.
———employés à Stellarton, 5320.
———employés d'ateliers, 5321.
———fonctionnaires, 951.
———fourniture de glace, 2062.
———Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, gardien de gare de l', 8901.
———gestion de l', 642.
———glace, 1786.
———inspection des embranchements de l', 2232.
———installation du gaz aux ateliers de l', 3225.
———Lavery, P., chef, cantonnier, 11906.
———lignes d'embranchement de l', 2000.
———New-Glasgow, 952.
———percepteurs des billets sur l', 2225.
———recettes de l', exercice 1911-12, 11525 .
———salaires sur l', 6457.
———section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
———service de l', 8891.
———station à Saint-Bernard, 952.
———station à Trenton, 952.
———suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———terminus d'Halifax, 613.
———rapport du foin sur l', 3277.
———transport gratuit du foin sur l', 1034.
———traverses de l', 2229.
———tronçon de l', à Dorchester, 2224.
———uniformes d'hiver des employés de l'.
———voitures à marchandises de l', 1179.
———wagons sur l', 2225.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat, 610.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Isaac's-Harbour, homarderie d', 977.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Jacob, Ernest, 646.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Joliette, bureau des douanes à, 1533.
———destitutions à l'arsenal, 1594.
———sous-percepteur des douanes à, 1539.
Jones, J.-P., 9868.

QUESTIONS—*Suite.*

Journaliers, gages payés aux, 978.
Journaux favorisés, liste des, 8355.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Kennedy, Isaac, 1599.
Kentville, bois sur la ferme de l'Etat à, 9109.
———édifice public de, 3127.
———ferme expérimentale de, 7155.
Kildare, receveur des postes à, 1534.
Kingsboro, maître de poste de, 6460.
Kingston, collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay, carabiniers de, 1037.
Labillois, Alexandre, 7848.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 9612.
Lachlan, Lévi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Laforce, J.-E., 3223.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
Landry, Adolphe, 1393.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lane, C.-S., 1596.
Langevin, Jean-Octave, W.-V., 9488.
Lanoraie, destitutions à, 2604.
———quai de, 2692.
La Patrie, contrat signé avec, au sujet d'impressions, 8700.
———de Montréal, travaux d'impression de, 8357.
Larouche, S., 2238.
L'Assomption, quai à, 3663, 9612.
———quai de la rivière, 817, 12146.
———travaux publics dans, 9612.
Lavoie, Calixte, 829.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Lavoie, Louis, 2796.
Leblanc, Maurice, 7843.
Leblanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville, bureau de poste de, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lemay, Omer, 9111.
Les Mauvaises Herbes, distribution du volume, 636.
L'Etoile, Joseph, enquête sur le compte de, 2222.
Lévis, camp de, fournitures du, 6461, 6462.
———gare de, vente de journaux à la, 6462.
———propriété militaire à, 12291.
Lewis, Melle Gertie, 715.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 2000.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Linwood, entreprise postale de, 616.
L'Islet, agents douaniers du comté de, 2230.
———bureaux de poste du comté de, 1785.
———destitutions dans, 3134.
———quai de, 1784.
———receveurs de la poste, comté de, 1789.
Liste d'adresses postales du département d'Agriculture, 636.
Liste des vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, 600.
Little-Current, phare de, 8885.
Little-Sands, brise-glace à, 6459.
Loi des céréales, 2485.
Loi des différends industriels, 3286.
Loi des grains du Canada, 2350.
Loi des pénitenciers, 8119.
Loi du mariage, 594.
Long-Beach, parc à homards de, 6461.
Longs, bureau de poste, 9485.

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Longtinville, maître de poste de, 603.
Lord, Dr, 11905.
Lord, Jos., 650.
Lorne-Valley, I. P.-E., port des lettres à, 9869.
Lyons, capitaine V., 2693.
——service du courrier à, 8898.
Louiseville, emplacement à, 11512.
Lynch, Stanton, 615.
Lyons, capitaine V., 2093.
Macdonald, Gordon, 828.
——John, jr., 2688.
Mack, S.-E., 819.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Maisonneuve, bureau de poste à, 624.
Malbaie, courrier de, 10712.
Manitoba, terres marécageuses du, 4013.
——titre de biens-fonds au, 12292.
Manley, H., 6463.
Mann, George-S., 652.
Manufacture de cartouches, 6458.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Marcotte, Omer, 829.
Maria, dépense dans la paroisse de, 7433.
Mariage, loi du, 594.
Maskinongé, dépense de $150,000 dans, 10434.
Mayflower, désastre du, 2441.
——naufrage du, 7248.
Mayrand, Eugène, 2440.
McAllister, Charles, 11908.
McCraw, Bynn, 8901.
McCutcheon, M., 714.
McGee, James-A., 2005.
McGougan, J.-Mackay, 1536.
McGrath, E.-A., 7605.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
McLellan, A.-L., 12519.
McLeod, Duncan, 651.
McLeod, John-S.-T., 8898.
McLeod, Malcolm, G., 613.
Meadowville à Murrayfield, N.-E., service postal de, 4302.
Medicine-Hat, agent des terres à, 825.
——bureau de poste à, 823.
——inspecteurs de homesteads à, 9487.
——service de la poste à, 2482.
Merger de Québec, 1535.
Messageries, tarif des, 9612.
Messagers de la Chambr edes communes, 2221.
Métapédia, incident de drapeau à, 7600.
Metcalfe, maître de poste de, 603.
Michaud, J.-A., 8891.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Middleton et Port-George, N.-E., transport des dépêches de, 6949.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha, quai de, 11391.
Milice canadienne, 4569.
Milford-Sud, et de Lake-Munroe, service postal de, 2229.
Millsville à Dalhousie-Mountain, courrier de, 7839.
Milward, John, 644.
Mines, département des, 2227.
Ministre de la Milice et de la défense de l'empire, 601.
Ministre de la Milice et les wagons particuliers, 602.
Ministre des Postes, et la défense de l'empire, 602.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Monk, démission de l'hon. M., 601.
Mack, M., secrétaire particulier de, 603, 604.
Monnaies canadiennes, 8700.

QUESTIONS—*Suite.*

Montcalm, directeur de la poste de, 7841-2.
Montréal, capitaine du port, 1535, 10122.
——bureau de poste de, 2227.
——bureaux de l'Etat à, 2227.
——commissaires du port de, 1532, 10123.
——Parc Lafontaine, 72456.
——ponts de, 2436.
——raccordement du G.-T.-P., avec, 951.
——salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, 2686,
——service de distribution de la malle à, 7840.
——stations postales de, 9868.
Moosejaw, appréciateur des douanes à, 10434.
——édifice de l'immigration à, 11521.
——employés du bureau des terres à, 11134.
——enquête au sujet des bureaux de poste de, 7842-3.
——inspecteurs de homesteads à, 822.
——terres fédérales de, 2797.
Morin, David, 1784.
Morin, Esdras, 973.
——J.-B., 3527.
——Joseph, 2687.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Morrow, John, 8364.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Mowatt, W.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7433.
Munroe, concession, 9109.
Murray, David, 978.
Murray-Bay, emplacement du bureau de poste de, 6462.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton, douanier à, 2689.
New-Carlisle, édifice public de, 7841.
——ferme expérimentale à, 7605.
——station d'expérience à, 2221.
New-Chester, directeur du bureau de poste à, 3280.
New-Glasgow, Intercolonial à, 952.
New-Harbour, brise-lames à, 10122.
——directeur de la poste à, 8037.
New-Hazelton, chemin de fer du Grand-Tronc à, 1395.
Nictaux, N.-E., piscifacture de, 7430.
Niobé, Le, 1785.
——réfection du, 2229.
Nombre de cultivateurs canadiens, 636.
North-Sydney, édifice public à, 3664.
Northumberland, détroit de, dragage dans le, 2799.
Neuville, service postal de, 630.
Nouvelle-Ecosse, poste rurale dans la, 8898.
Noyan, fonctionnaires de douanes, 630.
Ocean Limited, 1396, 1398.
O'Leary, Thomas, 8365.
Ontario Equipment Co., 7426, 8356, 8357, 9479, 9869.
Orange, George, 2439.
Osborne, Frank-A., 1037.
Osgoode-Station, maître de poste d', 1035.
Ottawa, district fédéral, 2237.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Oyster-Pond, N.-E., douanier à, 7684.
Pabos, brise-lames, 981, 1181.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 616.
Pacifique-Canadien, taux de fret sur le, 11907.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Panneton, M., C.-R.
Parc à homards à Canso, 634.

QUESTIONS—*Suite.*

Parc à homards à Goldboro, 640.
Parcs fédéraux, surintendant des, 975.
Paré, Anthime-T., destitution, 647-648.
Parry-Sound, inspecteurs des poids et mesures à, 4193.
Parsboro, édifice public à, 1187.
Paspébiac, quai de, 10830.
Passages à niveau, 634.
Patterson, Charles, 1599.
Pêche aux crustacés, commission d'enquête sur la, 2692.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Pêcheries, règlements relatifs aux, 8359.
———transgression de la loi des, 4193.
Pêcheurs de phoques, réclamations des, 2801.
Pelletier, J.-H., 951.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 639, 640.
Perron, Joseph, destitution de, 645.
Petrel, 1533.
Pettit, W.-V., 8118.
Phee, James, 3281.
Picton, Ont., directeur de la poste de, 8118.
Pictou, canot de sauvetage de, 980.
———courrier de, à West-River, 7839, 8885.
———hôpital de marine, 7604-5.
———marchandises transportées à, 1181.
———service de la poste, 4192.
———à Seafoam, N.-E., service du courrier, 4193.
———steamers de l'Etat à, 8593.
———transport des dépêches à, 8592.
———travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Piedmont, bureau de poste de, 603.
Pilotage, commission du, 2441.
Pineault, Louis, 2693.
Plante, Philibert, 646.
Platt, Dr, 1180.
Pointe-à-la-Citrouille, gardien de phare de la, 7158.
Poirier, J.-N., 6118.
Police Gazette, 8364.
Police-Point, réserve de, 6453, 6454.
Politique navale du gouvernement, 607.
Polson, Forges, 8886.
Pommes, commerce des, dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Pontbriand, quai de, 594.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Ponts de Montréal, 2436.
Population du Canada, 979.
Port-Bickerton, bouées à, 5321.
Port-Daniel-Centre, bureau de poste à, 4567.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Port-Félix, gardien du phare de, 10235.
Port-Hawkesbury, édifice public à, 11504.
Port-Hood, dragage à, 1779.
———les travaux à, 974.
Port-Maitland, bureau de poste, 11904.
Portneuf, destitutions de télégraphistes dans, 6949.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3277.
———préfet du pénitencier de, 3278.
Poste aux colis, 7771.
Poste rurale, itinéraire de la, 619.
Postes, bureaux loués à Ottawa par le département des, 8597.
Postes, rédacteur des lois au département des, 8597.
Potvin, Pierre, 829.
Préemptions, règlements relatifs aux, 11903-4.

QUESTIONS—*Suite.*

Préférence britannique, 597.
Prescott, achat de propriété à, 7685-6.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Primes de pêches, 8701.
Prince-Albert, inspecteurs de homesteads à, 820.
———inspection de homesteads à, 8598.
———terres fédérales à, 2797.
Prince-Rupert, dépôt de la marine, 1600 .
———édifice public de, 2693.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1177.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Province de Québec, ministre de l'Agriculture de la, 9611.
Quai, Berthierville, 2435.
———Cap de la Madeleine, 1788.
———Gatros, N.-B., 3279.
———Grande-Rivière, 2233.
———de l'Ile-Verte, 1788.
———l'Islet, 1783.
———Lanoraie, 2692.
———Saint-Germain, 2233.
Quarantaine de la Grosse-Ile, 627.
Québec, agence de la marine, 8893.
———agents de l'immigration, 1397.
———arsenal de, 8893.
———avocats du ministère de la Justice, 7684.
———bassin à flot, 1779.
———bassin de radoub de, 814, 1779, 7600.
———cale de construction de, 4571.
———conférenciers agricoles dans, 8897.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port de, 2227.
———Commission du port de, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
———édifices publics dans la province de, 1184.
———gare du Transcontinental, 6459.
———graines de semence pour, 8894, 8895.
———inspection des poids et mesures dans le district de, 8360.
———perception de la douane à, 594.
———terminus du Transcontinental, 595, 8035.
———Central, 1783.
Quebec Railway Light, Heat & Power Co., 1779.
Quebec-Saguenay, chemin de fer, 8593.
———inspection du chemin de fer de, 1397.
Queensport, N.-E., gardien de phare à, 8365.
Queen, Edward, 9486.
Raccordement du G.-T.-P., avec Montréal, 951.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Rapport de la Commission d'enquête sur la Marine, 4569.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Recenseurs du comté de Bonaventure, 2435.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des immigrants, 611.
Recrutement des marins, 10121.
Rédaction des lois de la Chambre des Communes, 10708.
Redmond, D.-A., 1400.
Réfections du *Niobé*, 2229.

QUESTIONS—*Suite.*

Réforme du Sénat, 11133.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Régina, inspecteurs de homesteads à, 823.
Règlements de l'immigration, 3125.
Reid, David, 651.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Renfrew-Sud, boîtes de postes rurales pour, 7248.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Réserve forestière, 4018.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Réserve indienne d'Alberta, 633.
Ressorts métalliques, 8894.
Restigouche Boom Company, 7846-7.
Restigouche, le dragueur, 6947.
Retard dans les dépôts des documents, 3286.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.
Richibouctou, quai de, 9488.
Rideau, canal, 6452.
Rigaud, arsenal à, 10712.
———bureau de poste de, 826, 8363, 11132.
———réfection du quai de, 12145.
———réparations à l'arsenal de, 7845-6.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———employés de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———employés des Douanes destitués dans, 2239.
———employés des Travaux publics destitués dans, 2239.
———employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
Rioux et Sirois, 9486.
Riverside, Sask., pont à, 6946.
Rivière L'Achigan, brise-lames dans la, 3663.
Rivière Miramichi, dragage de la, 597.
Rivière Nouvelle, 10830.
Roberge, Ed., 3530.
Roberge, Jean, 1539.
Roberge, Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, bureau de poste de, 5322.
Robitaille, receveur de la poste à, 9486.
Rockale-Tower, service postal de, 2231.
Rockliffe, champ de tir de, 604.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.
Roper, le commandant, 6455.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Ross-Mills, bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
Rouleau, Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Fred.-A., 11526.
Roy, Hippolyte, 3530.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Rutherford, John, 634.
Sackville, N.-B., quai de, 3663.
Saint-Agapit, maître de poste, 9482.
Saint-Armand, service du courrier à, 4015.
Saint-Basile, service postal de, 629, 630.
Saint-Charles, barrage de la rivière, 8702.
———berges de la rivière, 711.
———dragage sur la rivière, 6617.
———écluses de la rivière, 4571, 8887.
———Manitoba, champ de tir de, 7601, 8355.
Saint-Edouard, station de l'Intercolonial à, 952.
Saint-Eloi, courrier de, 1038.

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Fabien, receveur de la poste à, 4017.
Saint-Ferdinand de Beaurivage, maître de poste, 715.
Saint-Gabriel-de-Brandon, achat de terrain, 2226.
Saint-Gérard-Magella, jetée, 3664.
Saint-Germain, quai, 2234.
Saint-Godfroy, bouées, 10711.
Saint-Irénée, gardien du phare, 2692.
Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public à, 11390.
Saint-Jean, dépôts d'immigrants à, 1190.
Saint-Jean-de-Matha, Qué., bureau de poste à Moulin Bazinet, 3225.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
———bouées du chenal du, 10709.
———chenal du, 825.
———liste des vaisseaux naufragés sur le, 600.
Saint-Lin, bureau de la poste, 817.
———édifice public, 3663, 9612.
Saint-Lin des Laurentides, travaux publics à, 12146.
Saint-Omer, gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup, service postal de, à Notre-Dame-du-Portage, 3524.
Saint-Pierre, canal, 981.
———port, 1594.
Saint-Pierre-de-Sorel maître de poste, à, 3524.
Saint-Roch, affaires de la marine, 821.
———bateau-phare, 974.
Saint-Roch-des-Aulnaies, fonctionnaires de l'accise à, 827.
Saint-Simon à Tadoussac, transport du courrier, 10710.
Saint-Tite-des-Caps, transport des dépêches à la Baie Saint-Paul, 3527.
Saint-Urbain, service postal avec la Baie St-Paul, 6461.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale, 8896.
———station agronomique, 8034.
Sainte-Anne-des-Monts, transport du courrier, 11902.
Sainte-Emélie-de-Lotbinière, maître de poste de, 9482.
Sainte-Justine, transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie, service de courrier à Lanthier, 4564.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Sainte-Marthe, receveur de la poste, 826.
Saisie douanière à Notre-Dame-des-Bois, 631.
Salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, Montréal, 2686.
Salmon-River, école de, 1181-1182.
———service du courrier à, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Samson, Edgar, 8901.
Saskatchewan, banque de la, 6451.
———gardes-forestiers dans la, 642.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec, directeur de la poste à, 2230.
———station de, 2228.
Scibouet, travaux publics à, 1185, 1186.
Scotsburn, service de la poste à River-John, 4192.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Selkirk, élection de, 981.
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service des dépêches à Régina, par le G.-T.-P., 2004.
Service des travaux des chemins de fer, 604.

QUESTIONS—*Suite.*

Sévigny, Eugène, 629.
Shag-Harbour, bouées de, 11391.
Shédiac, garde-pêche à, 3124.
Sheet-Harbour, quai de, 6454.
Sheets, M., Farran's-Point, 1399.
Shelbourn, indiens du comté de, 1593.
Sherbrooke, N.-E., service du courrier à Sheet-Harbour, N.-E., 2687, 3223.
———à Sunny-Brae, N.-E., transport de la malle, 11907.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Simard, Arthur, 3223.
Sintalula, receveur de la poste de, 10709.
Sipes, A.-C., 2005.
Slack, W.-F., 3134.
Smith, Jacob-K., 11521.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Solliciteur général, 629.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
———usines de, 8116.
Soulanges, canal de, surintendant du, 9110.
Soumissions pour chalands à trémie, 4568, 5320.
———pour un bateau-phare, 4568.
Souris, brise-lames à, 5327.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Southampton, Cie du chemin de fer de, 10711.
South-Manchester, bureau de poste de, 4017.
South-Onslow à Quyon, service de courrier de, 6461.
Spénard, Georges, 647.
Standen, J.-R., 11908.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Steamers de l'Etat, 591.
Stellarton, édifice public à, 979, 1186.
Subvention postale à la Compagnie Richelieu et Ontario, 595.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Surintendant du canal Welland, 951.
Swift-Current et à Maple-Creek, employés des bureaux des terres fédérales à, 11133.
———inspecteurs de homesteads à, 823.
Sydney, directeur de la poste de, 3665.
Tanner's-Point, phare de, 9611.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Tarif douanier, 2062.
Tatamagouche, service du courrier à, Brûlé-Shore, 6460.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 4016, 4190.
Terrebonne, maître de poste de, 628.
Terre-Neuve, importations et exportations de, 4301.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———à Prince-Albert, 2797.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Tignish-Run, I. P.-E., destitution du gardien du phare de, 3281.
Title-Passage, dragage à, 7687.
Tracadie, homarderie de, 980.
Tracadie, lazaret de, 607.
Tracadie-Road, maître de poste de, 714.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

QUESTIONS—*Suite.*

Traitement de la tuberculose, 1594.
Traitement des juges, 2061.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transcontinental, 6451.
———ateliers 10233.
———construction du, 3276, 10232.
———Commission d'enquête, 635.
———compte du capital, 9488.
———Lévis-Moncton, 596.
———Lévis-Montréal, 596.
———Moncton-Edmunston, 2001.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3276.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.
Travaux à Port-Hood, 975.
Traverses de l'Intercolonial, 2230.
Trenton, station de l'Intercolonial à, 952.
Trigamie, Melle Rosa, 648.
Trois-Pistoles, brise-lames des, 11521.
———transport du courrier aux Escoumains, 9486.
Trois-Rivières, bâtiment civil, 1012.
———bâtiment public, 1788.
———service de la poste, 8900.
Torbury, N.-E., gardien du phare, 8037.
Tooleton, N.-B., transport des lettres à Hatfield-Point, 3525.
Tye, W.-F., jr., 615, 1393.
Ullyott, G.-M., 6464.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, liste des, 600.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.
Vaudreuil, quai Graham, 826, 827.
Vente des terres fédérales, 623 à 626.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 1603.
Vernon, C.-A., inspecteur des agences des sauvages, 4562.
Verrault, Joseph, 7847.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8898.
———de l'invasion fénienne, 623, 2231.
———du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-A., bureau de poste de, 11523.
———brise-lames de, 8701.
———salles d'exercices, 4194.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fénians, 1786.
Vols de dépêches, 7835-6.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover, gardien du quai, 641.
White, James, 3669.
White-Head, douaniers, 2227.
Wickham-Ouest, bureau de poste, 7836.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Wilmot, N.-E., service du courrier, 4194.
Wright, bureaux de poste du comté de, 596.
Wright, distribution de cadenas dans le comté de, 8117.
Wynyard, terres fédérales de, 4018.
Yarmouth, N.-E., bureau de poste, 3130.
———douaniers, 1398.
———dragage à, 3130, 4015.

QUESTIONS—*Suite*

Yarmouth-Nord, bureau de poste, 2802.
Yorkton, inspecteurs de homesteads à, 1036.
Young, Murdock, 3126.
Yukon, service télégraphique du, 4301.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 288.
Agriculture, 83.
Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1438, 1584, 2328.
Bibliothécaires, 5.
Canaux, saison de 1912, (dépôt), 7941.
Chemins de fer et Canaux, 1119.
Classement des employés de la Chambre, (dépôt), 12144.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Commerce n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (partie III), 1532, 3464.
Commission d'Education Technique, dépôt, 12269.
Commission de géographie du Canada, 11ème rapport, 7770.
Commission des chemins de fer 1912, 7ème rapport, 5.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Commission des services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Comptes publics, 84.
———comité des, 1995.
Coût de la vie, dépôt, 6825.
Département du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Douanes, 287.
Election générale, 12ième, 151.
Elections partielles, 5820.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Fermes expérimentales, 1438.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912, dépôt, 1438.
Indiens, 10983.
Intérieur, 151.
Justice, 151.
Marine et Pêcheries, 1193.
Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, supplément, 3464.
Messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, 3220.
Milice, 1911-1912, 1438.
Mines, 288.
Murray, Sir Geo., 1390, impression ordonnée, 1392.
Pilotage de Québec, 8263.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans. 9109.
Régie interne, 809.
Revenu de l'Intérieur, 5.
Secrétariat d'Etat des affaires extérieures, 31 mars 1912, 5.
Service administratif, enquête sur le, 1390.
Service naval, (dépôt), 209.
Société Royale du Canada, 288.
Statistiques, 1532.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911, dépôt, 11899.
Statistiques des chemins de fer, 1584.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912 (dépôt), 2911.

RAPPORTS—*Suite.*

Transcontinental, Commission du, 1034.
Travail, 209.
Travail, (tribunaux de conciliation), 8, 209.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.
Vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, (dépôt), 6505.

SCRUTIN.

Adresse, motions sur, Laurier, 579.
———Mondou, 590.
———Rainville, 591.
Ajournement du comité général, 6079, 6082.
Amélioration des grandes routes, amendement rejeté, 4 à 83, 9103.
Appel de la décision du président du comité, 6129, 6182, 9641, 9647.
Association protectrice des médecins canadiens, 4001.
Coderre, l'hon. L., *re* motion Gauthier, 6356.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3507.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9064.
Décision de l'Orateur, amendement German, 12201.
Décision du président du comité général, 6012-6066.
Enseignement agricole, 9066, 9070.
Forces navales de l'empire, 3343, 3346, 3366, 4409, 4411, 4412, 9609, 9641, 10246, 10259, 10271, 10295, 10346.
Haggart, funérailles de l'hon. John, 6079.
Landry, André, motion de censure, vote, 6822.
Northrup, motion, 7632.
Orateur suppléant, blâmant l', 10101.
Présidence du comité, 6222.
Règle 17 de la Chambre, 8695-6.
Rogers, censure de l'hon. Robert, *re* Arthur Donaldson, 8240.
Rogers, motion Chisholm, censure contre l'hon., 10549.
Canadian Northern, subventions, 12192, 12196.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver défait, 7390.

SUBSIDES.

Appointements des employés et inspecteurs de, etc., 11848.
Affaires extérieures, 3463; dépenses imprévues, 6658.
Agence de Paris, traitements et dépenses de, 11874.
Appointements, y compris ceux de F. Torrance à 5,000, $373,925, 6931.
Arts, agriculture et statistique, 10550; expositions, 10672.
Arts, agriculture et statistique, articles canadiens à l'Institut Impérial à Londres, 9177.
Agriculture, industrie du bétail, 10692 et suiv.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin, 11291.
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Anse-aux-Gascons, Qué., brise-lames, 11811.
Antigonish, services de goélette, 14461.
Appel au Conseil Privé *re* mariages, 12398.
Ashcroft, C.-A., édifice public, 11824.
Ass. d'ambulance de Saint-Jean, crédit add., 6364.
Archives publics, 11873.
Athabasca-Landing, allonge à l'édifice public, 11821.
Athabaska (rivière), enlèvement des cailloux et amélioration du chenal, 11830.
Athènes, Ont., édifice public, 11812.

SUBSIDES—*Suite.*

Baie Saint-Paul, Qué., réfection du quai, 11811.
Bassano, édifice public, 11821.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le Shamrock, 6421.
Battleford-nord, édifice public, 11821.
Bélanger, J.-B., capitaine, 6494.
Block, system, 12436.
Bluff-Head, réparations au brise-lames et prolongement, 11796.
Boisdale, quai, 11796.
Brantford, Ont., nouvel édifice public, 11812.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Brooklyn, brise-lames, 11796.
Bureaux de poste, service extérieur, 12448.
Calgary, édifice de l'immigration, 11822.
Callender, Ont., prolongement du quai, 11826.
Canal de Carillon et Grenville, digue de Carillon, 11630.
Canal de Chambly, pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Canal de Cornwall, 11630.
Canal de Farran's-Point, améliorations à l'entrée d'aval, 11630.
Canal de Lachine, divers, 11581, 11630.
Canal Murray, nivellement du bief du canal et des approches, 11631
Canal du rapide Plat, 11631.
Canal Rideau, 6449, 11632.
Canal Saint-Pierre, améliorations, 11632.
Canal du Sault-Sainte-Marie, élargissement du chenal, 11583.
Canal de Soulanges, moteurs électriques pour ponts tournants à Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing, 11632.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, 11584.
Canal Welland, grosses réparations, 11633.
Canaux, personnel et réparations, 11643.
———Québec, 11631.
———statistiques, 11644.
———traitement du personnel et dépenses casuelles, 11645.
Cap-à-l'Aigle, Qué., prolongement du quai, 11811.
Cap-Chat, Qué., extension de la jetée, 11811.
Cardigan, I. P.-E., 12480.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction des terminus, 11254.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E., agrandissement des installations le long de la ligne, 11239, 12438.
———service de bateaux transbordeurs, etc., 11240.
Chemin de fer de l'Intercolonial, 11642.
Chemins de fer et canaux, triples valves de freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Chemins et ponts, 11837.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Coal-Harbour, quai, 11797.
Colombie-Anglaise, édifices publics fédéraux, 6431.
Commerce, élévateurs de têtes de ligne, 12401.
Commission des chemins de fer du Canada, Leavitt, Clyde, 11634, 11635.
Commission de conservation, appointements, 6658, 6671.
Commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Commission des eaux profondes, 11840.
———Internationale, 12396.
———du Service Civil, traitements, dépenses, casuelles, 6671.
Conservation des fruits par les moyens frigorifiques, 10706.

SUBSIDES—*Suite.*

Conserves, (viandes et fruits), 6492.
Construction de feux et balises, 11115.
Construction d'une ligne télégraphique entre Athabasca-Landing et Fort-McMurray, 11844.
Côte Comeau, réparations et prolongement du brise-lames, 11798.
Courtage sur achats d'effets publics pour fonds d'amortissement, 6695.
Créance Brewder et McNaughton, creusage rivière Saint-Pierre, 11582.
D'Arcy McGee, monument à la mémoire de feu l'honorable, 11840.
Dartmouth, nouvel édifice public, 11503.
Dépenses en exécution de convention concernant réclamations pécuniaires conclue avec Etats-Unis, 11324.
Dépenses éventuelles, impressions des billets fédéraux, 6688.
Dette publique, frais de gestion, commission pour paiement de l'intérêt sur la, etc., 6694.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes, appointements 6497, 8243, 7088, app. et dép. cas., 8937, appoint., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.
Dragues nouvelles, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 11836.
East-Bay, côte nord, réparations au quai, 11798.
Edifices publics à Edmonton, 6431.
Edifices et travaux militaires, 6499.
Edifices publics fédéraux, réfections, etc., dans les Provinces maritimes, 11507.
———généraux, gardiens, etc., 6436.
———à Ottawa, 6430, 6432, 6434.
Edifice public à Shelburne, 6428.
Edmonton, nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont., édifice public, 11813.
Embranchement à Courtenay-Bay, 12437.
Embranchements, frais d'exploitation, 12447.
Englishtown, réparations et réfections au quai, 11799.
Enregistrement de la navigation, 11048 et suiv.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Exécution de la loi des grandes routes, 12447.
Exposition de poisson frais et préposé à l'exposition de Toronto, 11126.
Falsification des denrées alimentaires, etc., 11865.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Feltzen-Sud, brise-lames à l'Anse-Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Frais de gestion, impressions, annonces, inspection, frais de messagerie, etc., 6694.
Fraser, Alex., 12449.
Frédéricton, augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Fredericton, nouvel édifice public, 11505.
French-River, rive nord, brise-lames, 11800.
Gabarus, havre de, protection de la grève, 11800.
Gaspé, édifice public, 11512.
———quai à eau profonde, 11811.
Gauvreau, courrier convoyeur, 6494.
Georgetown, I. P.-E., réfections au quai, 11809.
Glace-Bay, protection de la grève, 11800.
Glissoires et estacades en général, 11842.
Gott, George, Amherstburg, allocation à, 6379.
Gouvernement civil, bureau de l'Auditeur général, appointements, 8262, item remis, 8263.
———bureau du haut commissaire à Londres, 6654.
———dépenses non prévues, 6502.

SUBSIDES—*Suite.*

Gouvernement civil, fonctionnaires de la Commission de conservation, appointements, 6923.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 6481.
Grand-Tronc-Pacifique, rémunérations au directeur du gouvernement, 11640.
———gare centrale, Québec, 12473 et suiv.
Halifax, citadelle, nouveaux quartiers pour célibataires et salles de récréation, 11503.
———stations de quarantaine, nouveaux bâtiments et améliorations, 11503.
———succursale du bureau de poste de la partie nord, 11503.
Hartland, édifice public, 11507.
Haut commissaire à Londres, 3462.
Havre-aux-Bouches, réparations au quai, 11801.
Havres, rivières et ponts, généralement, réfections et réparations, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Iberville et Saint-Jean, canal de Chambly, pont entre, 11580.
Ile-aux-Caribous, exhaussement de la chaussée, 11797.
Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 11798.
Iles-de-la-Madeleine, brise-lames et jetée, 11825.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
———ports et rivières en général, 11809.
Ile-Verte, prolongement du quai principal, 11812.
Irish, F., 12449 et suiv.
Ile Tancook, anse nord-ouest, brise-lames, 11804.
Immigration, appointements des agents et employés de l', Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
———frais généraux, dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans pays étrangers, 11882.
———chinoise, administration de l', salaires, divers, 11892.
Indemnité des sénateurs, 12485.
Industrie et Commerce, appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ingénieur consultant du gouvernement du Canada, appointements, 6657.
Inspecteurs de gaz et d'électricité, 12463.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Insectes destructeurs, 10706.
Inverness, améliorations au bureau de poste, 11504.
———réparations au port, 11801.
Intercolonial, 6442, 6446.
———agrandissement des installations et achat de machineries à Halifax, 11204.
———agrandissement des installations le long de la ligne, 11233.
———agrandissement du réseau de l', crédit supplémentaire, 12437.
———appareils de sûreté pour équipement, 11230.
———augmentation de l'alimentation d'eau, 11234.
———Chatham, diversion de la ligne et embranchement, 11159.
———Construction de voie de Dartmouth à Dean, comté Halifax, 11234.
———construction d'une double voie de Lévis à Saint-Romuald, 11212, modifiée, de jonction de Chaudière à Saint-Romuald, 11213.
———construction originaire, 11216.
———déviation aux mines de Sydney, 11232.
———diversion de la ligne entre Nelson et Derby-jonction, 11159.
———docks et quai à Halifax, 11203.

SUBSIDES—*Suite.*

Intercolonial, éperon jusqu'à Wallace-Harbour, 11234.
———études de lignes et inspections, 11231.
———installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———matériel roulant, 11219.
———Moncton, usines et matériel, 11214.
———Mulgrave, bac et dock, 11215.
———Pointe-Tupper, améliorations, 11216.
———protection générale des voies publiques, 11201.
———renforcement des ponts, 11156.
———Rivière-du-Loup, agrandissements, 11218.
———Saint-Jean, agrandissement des installations, 11231.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
———Truro, nouveaux aménagements, 11233.
Intérieur, appointements, 11880.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
Jeune-Lorette, édifice public, 11512.
Justice, administration de la, traitement du personnel, 11288.
———dépenses casuelles, 6482.
———dépenses diverses, 11291.
———administration de la, W.-M. Dade, 6490.
Kelly's-Cove, prolongement du brise-lames, 11802.
Kentville, édifice public, améliorations, etc., pour horloge de la tour, 11505.
Krant-Point, quai, 11803.
Lac Nipissing, Ont., amélioration du chenal, 11826.
L'Anse-à-Beaufils, améliorations au quai, 11812.
Législation, Chambre des Communes, 6934.
———impressions, etc., 6933.
Le-Pas, quai, 11830.
Lethbridge, nouvel édifice public, 11823.
Lewes et Yukon, (rivières), améliorations, 11833.
Lignes télégraphiques, 11839.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11839.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
———Saint-Laurent et Provinces Maritimes, 6441, 11842.
Lindsay, Ont., salle d'exercices, 11815.
Loi des Grains, commissaires, etc., 6471.
Madawaska, rivière, approfondissement du chenal, 11826.
Magasin de sauvetage, 6375.
Maisonneuve, station postale, "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove, brise-lames, 11803.
Marine et Pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Massé, M., de Roxton-Falls.
Matane, édifice public, 11513.
Medicine-Hat, édifice de l'immigration, 11823.
Milice, allocations, 11326, 11336.
Milice et Défense, appointements, 6928, (en suspens).
———dépenses casuelles, 6498, 11389.
———exercices annuels, 11345.
———82 corps de cadets, 11385.
———vêtements, 11388.
Mines, divers, 11895.
Moncton, élimination des passages à niveau, 12437.
Monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, 6696.
Montréal, nouvelles casernes, 11518.
———rivière, améliorations en amont de Latchford, 11827.
———hôtel général des postes, 11517.
———nouvel édifice du Revenu de l'Intérieur, 11518.

SUBSIDES—*Suite.*

Montréal, station postale de l'est "C", 11513.
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, 11840.
Monument à Madeleine de Verchères, pour être élevé à Verchères, 11840.
Monument aux héros du Long-Sault, 12394.
Mushaboon, quai, 11804.
Naufrage Pond, 11810.
New-Glasgow, services de goélette, 12461.
Newmarket, Ont., édifice public, 11816.
Nicolet, Qué., réparations et réfections au quai, 11825.
North-Lake, havre de bateaux, 12480 et suiv.
Nouveaux édifices publics, hôtel des postes à Toronto, 11415.
Nouvelle-Ecosse, édifices publics à Amherst, 11501.
Nouvelles dragues, généralement, 11837.
Ontario, édifices publics fédéraux, renouvellement, etc., 11813.
———ports et rivières, 11826.
Orillia, Ont., salle d'exercices, 11816.
Oshawa, Ont., améliorations au port, 11827.
Oshawa, Ont., salle d'exercices, 11816.
Ostréiculture, 11125.
Ottawa, édifice de l'est, annexe, 11405.
———agrandissement des édifices du parlement, etc., 11830.
———épreuve de combustible, etc., 11816.
———nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———nouvelle salle d'exercices, 11817.
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise, 11053.
Pénitenciers, 6491.
———de la Colombie-Anglaise, 11317.
———Kingston, 11294.
———de la Saskatchewan, 11324.
———du Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11294.
Pensions aux pilotes, 11120.
———Mme Fitzgerald, 6686.
Petit-Bras-d'Or, brise-lames, 11803.
Picton, Ont., salle d'armes, 11819.
Pictou, service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
———entretien et réparations de l'"Euréka", 11118.
Pique-Nique, îles, amélioration au chenal, 11827.
Pisciculture, 11127.
Police fédérale, 11293.
Pont Edmonton, sur la Saskatchewan du nord, réfection du plancher, 11837.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, etc., 11839.
Pont de Québec, 11577.
Port-Arthur, Ont., salle d'exercices, 11819.
Port-Burrell, améliorations au port, 11828.
Port-Colborne, agrandissement de l'élévateur de, 11625.
Port-Crédit, achat d'immeubles pour le port, 11829.
Port-Dufferin, quai, 11804.
Port-Gull, Man., réparations au quai, 11829.
Port de Québec, améliorations, 11464.
———pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
———bassin de radoub à Lauzon, 11498.
———quai en eau profonde à Lévis, 11464.
Porter's-Lake, chenal de batture, 11804.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Port-Stanley, améliorations au pont, 11829.
Port de Victoria, améliorations, 11501.
Postes, appointements, 7118.

SUBSIDES—*Suite.*

Postes, service extérieur, 11726.
———traitements et dépenses casuelles, 11589.
Prince-Albert, ouvrages de protection, 11832.
———12462.
———salle d'exercices, 11821.
Pugwash, embranchement, 12437.
Pubnico-ouest, réparations au quai, 11805.
Quais de Hansport et Walton, 11800.
Quarantaine, 10706.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Résolutions budgétaires, 11938.
Régina, dépôt d'armes, etc., 11821.
Revenu de l'Intérieur, traitement du personnel.
Rivière-aux-Français, améliorations du chenal, 11468.
Rivière-aux-Ours, quai, 11796.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825 .
Rivière-du-Loup, améliorations au quai, 11826.
———(Fraserville), améliorations au quai, 11846.
Rivière-Rouge, améliorations, 11830.
———écluses et barrages à St. Andrews, construction des approches, 11499.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6597.
———solde de l'effectif, 6676.
———subsistances, fourrages, etc., et dépenses casuelles, 6681.
Sainte-Croix, 12484.
Sainte-Thérèse, édifice public, 11518.
St-Jean, N.-B., améliorations au havre de, 11463.
———nouvel hôtel des postes, 11507.
Saint-Gabriel-de-Brandon, édifice public, 11518.
Saint-Jean-des-Chaillons, améliorations au quai, 11826.
Saint-Jean, salle d'exercices, 11507.
Saint-Laurent, édifice public, 11518.
———(fleuve), améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, 11829.
Saint-Majorique, abords du pont, 11826.
Saint-Sauveur de Québec, bureau de poste, 11519.
Salaires et émoluments des officiers de pêche, 11519.
Santé des animaux, 6491.
Saskatchewan, (rivière), améliorations, 11833.
———(rivières nord et sud), relevés des rapides, 11833.
Sault-Sainte-Marie, améliorations au port, 11829.
Sauvages, en général, 11898.
———Colombie-Anglaise, 11897.
———Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, 11896.
Seal-Island, quai, 11804.
Secrétaire du Gouverneur général, 6481.
Secrétaire particulier de l'hon. G.-H. Perley, 6473.
Secrétariat d'Etat, traitements, 11878.
Service à vapeur entre Halifax et Sherbrooke, 11787.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terre-Neuve, 11788.
———entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
———entre Pictou et Montague, 11788.
Services de goélettes, Pictou, New-Glasgow, et Antigonish, 12401.
Service de la Marine, protection, Le "Karluk", 6473 et suiv.
Service des ingénieurs, 6441.
Service des phares et des côtes, appointements et allocations aux gardiens des phares, 11064.

SUBSIDES—*Suite.*

Service des postes, dépenses casuelles, 6493.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.
Service maritime et fluvial, dépenses imprévues, 11056.
Service postal, extérieur, 6496.
"Sir Hector", 12411.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Souris, brise-lames, 11810.
Sous-ministre de la Justice, augmentation du traitement du, 12385 et suiv.
Sous-receveur général, caisses rurales, 6479.
Stations télégraphiques des signaux sur le Saint-Laurent, 11121.
Stewart, William-J., paiements autorisés à, 11840.
Stonehaven, quai, 12480.
Strathcona, édifice public, 11824.
———salle d'armes, 11824.
Subventions aux steamers, I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Subventions postales et maritimes, 11786.
Surveillance des pêcheries, 11126.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Timbres anglais, frais de port, etc., 6696.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement des écoles, 6824.
———gouvernement des écoles, (item réservé), 6682.
———gouvernement des, entretien des prisonniers, (réservé), 6682.
———gouvernement, entretien des aliénés, (réservé), 6682.
———gouvernement des, traitement du commissaire, 6682.
Toronto, port de, améliorations, 11467.

SUBSIDES—*Suite.*

Toronto, douanes, entrepôt de vérification, 11819.
———édifice militaire, 11819.
Trancontinental national, 11416.
———exploitation entre Moncton et Edmonton, 12447.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Transport du poisson frais, 12411.
Travail, législation ouvrière, 12485.
Travaux publics, appointements, 11395.
———hôtel des monnaies, 12467.
———imputables sur le revenu, 11829.
———(imputables au revenu), divers, 11840.
———Québec, Knowlton-Landing, 12484.
———Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 12485.
Trent, canal de, 12447.
Trois-Pistoles, réparations à la jetée sud et abords, 11826.
Trois-Rivières, bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, réparations, 11833.
Vancouver, port de, améliorations, 11500.
Vègreville, édifice public, 11824.
Wetaskwin, édifice public, 11824.
White-Point, brise-lames, 11805.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.
Woodmountain, Sask., officiers à, 6363.
Yarmouth, port de, améliorations, 11805.
Yukon, administration de la justice, dépenses diverses, 11293.
———allocations de subsistance des fonctionnaires et du magistrat, 11293.
———frais de voyage du juge, 11292.
———gouvernement du territoire du, (réservé), 6682.
———indemnités, etc., dans les procès au criminel, 11293.
———traitement du shérif, etc., 11292.